

Plan de mobilité **durable**
du quartier Saint-Sauveur

Diagnostic citoyen



Document de travail - mars 2014

Remerciements particuliers

Aux citoyens et aux citoyennes pour leur implication et leurs détermination à améliorer la qualité de vie dans le quartier;

À l'équipe du PMDQ et aux membres du comité de suivi pour leur travail;

À Accès transports viables pour ses précieux conseils et le partage des données d'accidentologie;

Au Centre d'écologie urbaine de Montréal, pour ses formations, ses outils d'animation et son *Plan de quartier vert, actif et en santé* qui a servi d'exemple et d'inspiration à la rédaction de ce diagnostic;

À la fondation Béati pour son appui et ses encouragements.

Contact et information

Éric Martin
Animateur communautaire
Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur
Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur
(418) 529-6158 | pmdqss@bellnet.ca | www.cccqss.org

Sommaire exécutif

L'objectif de ce document de travail est de fournir un portrait des problèmes de mobilité du quartier Saint-Sauveur afin d'alimenter la réflexion sur les solutions à mettre en œuvre pour y remédier.

Voici, en résumé :

■ les caractéristiques de la population

- les jeunes (20-34 ans) constituent le plus fort bassin de population;
- c'est l'un des quartiers du Centre-Ville où les familles sont les plus nombreuses;
- 31% de la population vit sous le seuil de faible revenu;
- la densité de population est l'une des plus élevée de la Ville de Québec;

■ les caractéristiques des déplacements

- la trame urbaine favorise les déplacements actifs;
- 28% des déplacements générés par le quartier sont effectués à pied ou à vélo, soit deux fois plus que dans la Ville de Québec (14%);
- 44% des ménages ne possèdent pas de voiture, soit plus de deux fois que la moyenne de la Ville de Québec (20%);

- 30% des déplacements générés par la population se font dans le quartier, et celui-ci attire autant de déplacements qu'il en produit;
- 80% des déplacements générés ayant pour motif le travail ont lieu à l'extérieur du quartier;

■ les principaux problèmes de mobilité

- 178 accidents ont impliqué des piétons ou des cyclistes dans la période 2005 à 2011;
- 57% des accidentés sont des cyclistes et 43% des piétons;
- l'insécurité liée aux déplacements est très développée parmi la population;
- 67% des trottoirs des artères locales ne sont pas assez larges;
- 54% des trottoirs des artères locales sont encombrés par des marches pieds ou par des poteaux;
- 69% des intersections des artères locales ont un à deux véhicules stationnés à moins de 5 mètres;
- 56% des intersections ont une visibilité obstruée par le cadre bâti;

- les liens de quartier manquent d'efficacité pour les piétons et les cyclistes, surtout pour accéder à la Haute-Ville;
- le réseau cyclable n'est pas développé;
- le réseau d'autobus manque d'efficacité pour rejoindre plusieurs pôles de destination importants de la Ville;
- le réseau d'autobus est trop coûteux pour les personnes à faible revenu qui habitent ou qui fréquentent le quartier;
- des artères à vocation de transit automobile fracturent le quartier et favorisent le flux du transport automobile au détriment de l'efficacité des transports actifs;
- la répartition des lieux de fréquentation sur le territoire oblige les usagers les plus vulnérables (enfants, aînés, personnes à mobilité réduite,) à traverser ces artères;
- le volume de circulation automobile dépasse la capacité des artères et la circulation de transit est présente sur plusieurs artères locales;
- l'importante pollution sonore et atmosphérique causée par le trafic détériore la santé de la population;
- les îlots de chaleur urbains contribuent à la détérioration de la qualité de l'air.

Table des matières

1. Présentation du projet.....	1
1.1. Mise en contexte.....	1
1.2. Une approche participative et citoyenne.....	2
1.3. Qu'est-ce que le Plan de mobilité durable?.....	2
1.4. But et objectifs.....	2
1.5. Les enjeux du PMDQ.....	2
1.6. Principaux axes d'intervention ciblés par le milieu.....	3
1.7. Étapes de réalisation.....	3
1.8. Présentation des partenaires.....	4
1.8.1. Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur.....	4
1.8.2. Conseil de quartier de Saint-Sauveur.....	4
1.8.3. Organismes collaborateurs.....	4
1.8.4. Partenaires financiers.....	4
1.9. Le territoire du PMDQ.....	5
2. Portrait du quartier Saint-Sauveur.....	6
2.1. La population.....	6
2.1.1. Saint-Sauveur : une histoire de mobilisation.....	6
2.1.2. Une population qui rajeunit.....	6
2.1.3. Un revenu moyen en augmentation, mais toujours trop faible.....	8
2.2. Le territoire.....	9
2.2.1. Un territoire à forte densité de population.....	9
2.2.2. Une forme urbaine favorable aux transports actifs.....	10
2.3. Les habitudes de déplacement.....	11
2.3.1. Origines et destinations des déplacements : à la fois dans le quartier et partout dans le Centre-Ville.....	11
2.3.2. Sortir du quartier pour travailler : une nécessité.....	12
2.3.3. Sortir du quartier pour étudier : une nécessité.....	13
2.3.4. Transports utilisés : beaucoup plus de marche et de vélo que dans l'ensemble de la Ville.....	14
2.3.5. Les lieux de fréquentation dans le quartier.....	16
2.3.6. Rue Saint-Vallier, la principale artère commerciale du quartier.....	17
2.4. Manque de connectivité avec les quartiers au nord et au sud.....	19
3. Diagnostic citoyen.....	20
3.1. Les infrastructures de transport allouées à l'automobile.....	20
3.1.1. Le boulevard Charest Ouest : la plus grosse fracture du quartier.....	20
3.1.2. La rue Marie-de-l'Incarnation : une deuxième fracture.....	21
3.1.3. Les autres artères à vocation de transit automobile.....	22
3.1.4. Des artères qui dépassent leur capacité d'accueil et des rues locales de transit.....	23
3.1.5. Les irritants.....	24
3.1.6. Des artères et des rues locales dangereuses.....	25
3.2. Les infrastructures allouées aux transports actifs.....	26
3.2.1. Un sentiment d'insécurité très répandu dans le quartier.....	26
3.2.2. Les trottoirs : des aménagements dangereux et inconfortables.....	28
3.2.3. Des intersections dangereuses : visibilité réduite.....	32
3.2.4. Des aménagements utilisés.....	35
3.2.5. Réseau cyclable : très peu développé.....	36
3.3. Les infrastructures allouées au transport collectif.....	39
3.3.1. Une desserte déficiente.....	39
3.4. Les saisons : un facteur qui influence les déplacements.....	41
3.4.1. L'été : une chaleur accablante.....	41
3.4.2. L'hiver : des aménagements mal entretenus.....	42
3.5. Conclusion : le PMDQ un plan nécessaire.....	43
4. ANNEXE.....	44

1. PRÉSENTATION DU PROJET

1.1. Mise en contexte

À l'automne 2010, la Ville de Québec déposait une version préliminaire de son *Plan de mobilité durable* (PMD) et tenait une série de consultations publiques. D'emblée, très favorables aux orientations contenues dans ce plan, c'est avec beaucoup d'intérêt que les membres du Conseil de quartier de Saint-Sauveur et ceux du Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur ont étudié le document, suivi les discussions et participé activement aux échanges.

Si, pour les deux organisations, la pertinence d'un tel plan ne faisait nul doute, ce n'est pas sans croire que sa réalisation puisse avoir des impacts considérables sur le développement et la vie dans les quartiers. Par exemple, le projet d'implanter une ligne de tramway qui traverserait le quartier implique un important changement dans les habitudes de déplacement ainsi que dans la vie de quartier en générale.

C'est dans ce contexte de transformations majeures au niveau de l'urbanisme et des transports sur l'ensemble du territoire de la Ville de Québec que nous avons soulevé, dès l'automne 2011, l'idée d'un **Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur (PMDQ)**.

Ce projet s'inscrit dans une continuité historique d'aménagement des quartiers en conformité avec les plans de la municipalité. Depuis la réalisation du Plan directeur de quartier de 2005 (PDQ)¹, le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur et le Conseil de quartier de Saint-Sauveur forment ensemble un comité conjoint qui voit au suivi du plan d'action.

La démarche du Plan de mobilité durable de quartier poursuit celle entamée avec le PDQ, c'est-à-dire celle d'un plan local inscrit dans une réflexion globale permettant un développement qui respecte les réalités socio-économiques du quartier et qui répond aux besoins de la population.

C'est ainsi que, depuis le mois de novembre 2011, le comité de suivi du PMDQ a entrepris ce projet en ayant à l'esprit l'inclusion de la population dans l'élaboration du plan. Le travail de planification exige une participation active de la société civile : des associations de quartier aux simples citoyens attachés à leurs espaces urbains, tout le monde a un rôle à jouer.

¹ Le Plan directeur du quartier Saint-Sauveur peut être consulté à l'adresse suivante :

http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/conseils_quartier/saintsauveur/docs/cq_st_sauveur_plan_action.pdf

Reprenant les stratégies et les moyens développés par la Ville de Québec dans son Plan de mobilité durable, les thématiques spécifiques qui ont été retenues pour orienter le travail sont :

- **les transports actifs (marche, vélo);**
- **les transports collectifs et alternatifs;**
- **les rues apaisées et l'aménagement urbain;**
- **la circulation et le stationnement.**

Le tout encadré par des principes de préservation et d'amélioration de la mixité des fonctions, de la mixité sociale et de l'accessibilité universelle.



1.2. Une approche participative et citoyenne

La réalisation du Plan de mobilité durable de quartier s'inscrit dans une démarche de mobilisation, de participation et de consultation citoyenne.

En 2011, des consultations ont tout d'abord été réalisées afin de déterminer les thématiques de travail à aborder.

En 2012, des comités thématiques formés de citoyens et de citoyennes ont cherché à cibler les principales problématiques touchant les transports actifs, les transports collectifs, l'aménagement des rues ainsi que la circulation automobile et le stationnement.

En 2013, une série de trois ateliers participatifs a été réalisée afin de sonder la population des différents secteurs du quartier. Les résultats de ces ateliers ont été très enrichissants pour la rédaction du diagnostic de quartier présenté dans la seconde section de ce document. Au total, c'est plus de 1200 heures de bénévolat et d'implication citoyenne qui ont été enregistrées lors de nos différentes activités, ateliers et comités.

Dans la même année différentes activités de collecte de données et de sensibilisation ont été effectuées avec la population : comptage de piétons, marche exploratoire avec les

commerçants du quartier, audit piétonnier, exposition, etc. Le détail des activités est présenté à l'annexe 2.

1.3. Qu'est-ce que le Plan de mobilité durable?

La mobilité durable, appliquée à un contexte urbain et aux déplacements des personnes, se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer :

- de façon sécuritaire, efficace, confortable et équitable;
- par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement (les transports actifs et collectifs).

Un plan est un outil de développement à moyen terme qui pose les grandes orientations en termes d'aménagement et d'urbanisme de l'espace public.

1.4. But et objectifs

Les principaux objectifs du PMDQ sont :

- définir, en concertation avec les résidents et résidentes et d'autres acteurs concernés, un Plan de mobilité durable de quar-

tier permettant de tenir compte des caractéristiques et des besoins spécifiques du quartier Saint-Sauveur;

- identifier des actions locales et d'autres plus vastes;
- inclure la population dans l'élaboration d'un Plan de mobilité durable de quartier et dans la mise en œuvre de certains moyens retenus;
- présenter à la Ville de Québec les besoins et les priorités locales identifiées par les acteurs concernés et obtenir des budgets afin de les réaliser.

1.5. Les enjeux du PMDQ

La mobilité durable regroupe des enjeux important pour la population et son milieu de vie. À ce titre, mentionnons :

- la sécurité : diminution des accidents et de l'insécurité urbaine;
- la santé : diminution des maladies cardiovasculaires et des maladies pulmonaires, lutte à l'obésité, hausse de l'espérance de vie;
- l'environnement : diminution de la pollution atmosphérique, lutte aux îlots de chaleur, verdissement et convivialité;
- l'économie : augmentation de l'achalandage commercial, diminution des coûts

de santé et des coûts d'entretien reliés à la circulation automobile de transit;

- la dimension sociale : amélioration du milieu urbain et de la vitalité de quartier, développement des lieux de socialisation, occupation de l'espace urbain commun, équité et mixité sociale.

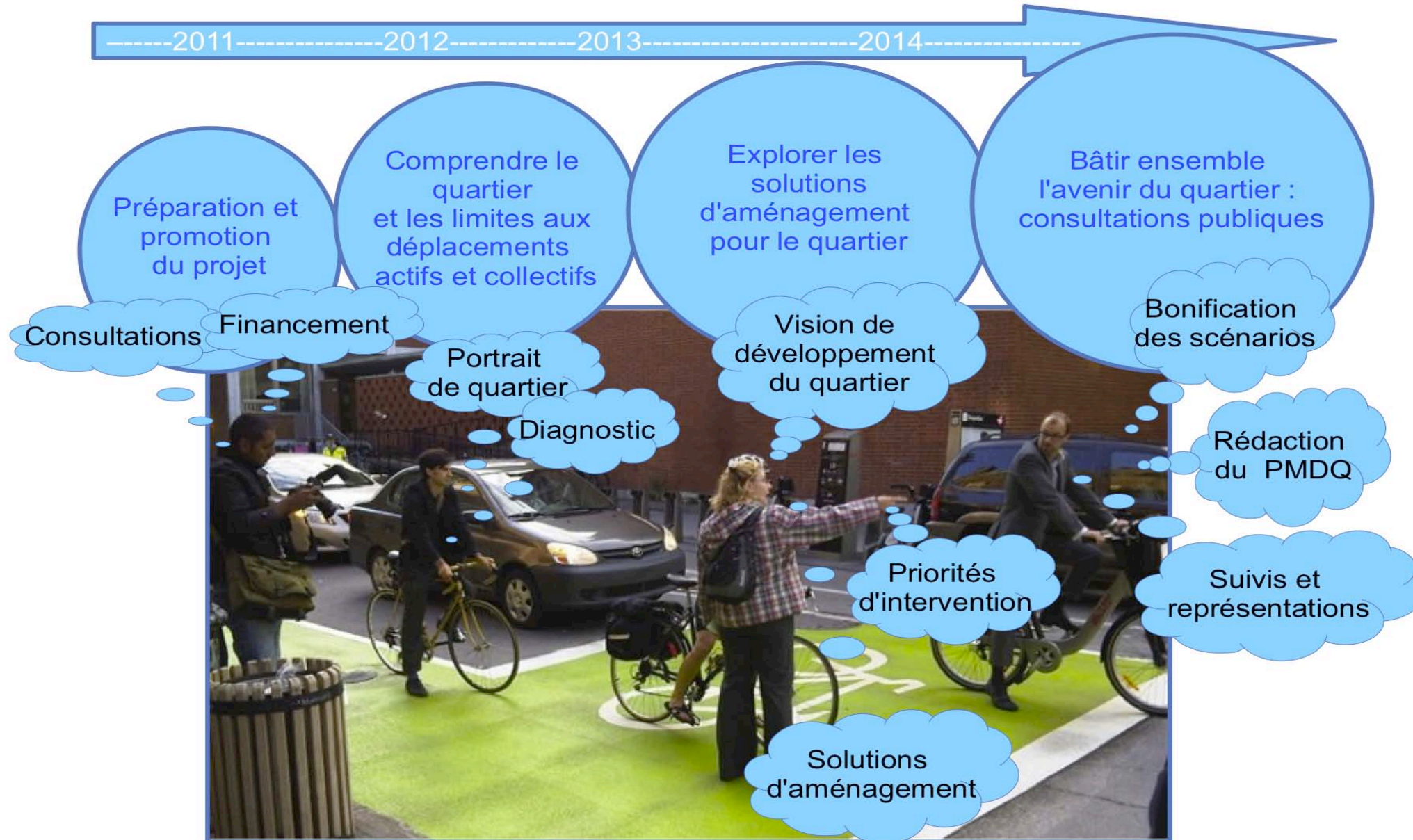
1.6. Principaux axes d'intervention ciblés par le milieu

Au cours des activités participatives, les citoyens et les citoyennes ont soulevé cinq axes principaux d'intervention :

- Les trottoirs : état dégradé, mauvais aménagement, présence de nombreux obstacles et manque d'entretien;
- Les intersections : problème de sécurité, mauvais aménagement, largeur excessive, feux piétons mal adapté;
- Manque d'infrastructures cyclistes;
- Transport collectif : manque de fréquence sur certains parcours, absence de parcours pour les déplacements interne au quartier, problème de tarification;
- Circulation : nuisances importantes causées par la circulation de transit sur les rues résidentielles (les véhicules qui traversent le quartier sans s'y arrêter).



1.7. Étapes de réalisation



1.8. Présentation des partenaires

Le Plan de mobilité durable de quartier est principalement porté par deux organismes, le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS) et le Conseil de quartier de Saint-Sauveur. Ensemble, ils forment le comité de suivi du PMDQ, lequel est l'organe décisionnel du projet.

1.8.1. Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur

Le CCCQSS est implanté dans son milieu depuis 1969. Sa mission est d'améliorer la qualité de vie des gens qui y habitent, de briser l'isolement des ménages à faibles revenus, de défendre leurs droits et leurs intérêts, de regrouper les gens et les mouvements populaires sur les enjeux les concernant et de susciter des réflexions et des débats sur des sujets d'intérêt public.

Son action s'est non seulement réalisée en lien avec les résidents et résidentes, mais aussi avec bon nombre de collaborateurs du quartier, notamment le Conseil de quartier de Saint-Sauveur, les organismes communautaires et de défense des droits, les associations de gens d'affaires, les centres de loisirs communautaires, les garderies, les organismes jeunesse, etc. En fait avec tous ceux et celles qui tissent la vie d'un quartier.

1.8.2. Conseil de quartier de Saint-Sauveur

Depuis sa création, le 27 octobre 1998, le Conseil de quartier de Saint-Sauveur travaille en collaboration avec les citoyens et les citoyennes du quartier. Il s'implique sur différents projets d'importance, notamment ceux qui sont relatifs aux questions de mobilité.

Interlocuteur privilégié de la Ville, le conseil de quartier a pour mission de permettre aux citoyens d'exprimer leurs opinions et leurs besoins concernant leur quartier, notamment en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, l'aménagement des propriétés municipales, la vie communautaire et la sécurité publique.

1.8.3. Organismes collaborateurs

Par ailleurs, plusieurs groupes communautaires, organismes, écoles, entreprises ont exprimé de multiples façons leur intérêt envers la démarche. Notons par exemple :

- Accès Transports Viables;
- Rue Sécure;
- Écomusée du Fier monde;
- Centre d'écologie urbaine de Montréal;
- École primaire Sacré-Cœur;
- École primaire Saint-Malo;
- École primaire Marguerite Bourgeoys;

- Société de développement commercial du quartier Saint-Sauveur;
- La voix des parents;
- Société de la rivière Saint-Charles;
- Ville de Québec;
- Direction de santé publique de Montréal;
- Centre des femmes de la Basse-ville;
- Comité populaire Saint-Jean-Baptiste;
- Craque-Bitume;
- CSSS de la Vieille-Capitale;
- CAPVISH;
- Tam-Tam Café.

1.8.4. Partenaires financiers

Nous remercions finalement nos partenaires financiers qui ont à cœur de soutenir ce projet mobilisateur, novateur et structurant pour le développement du quartier :

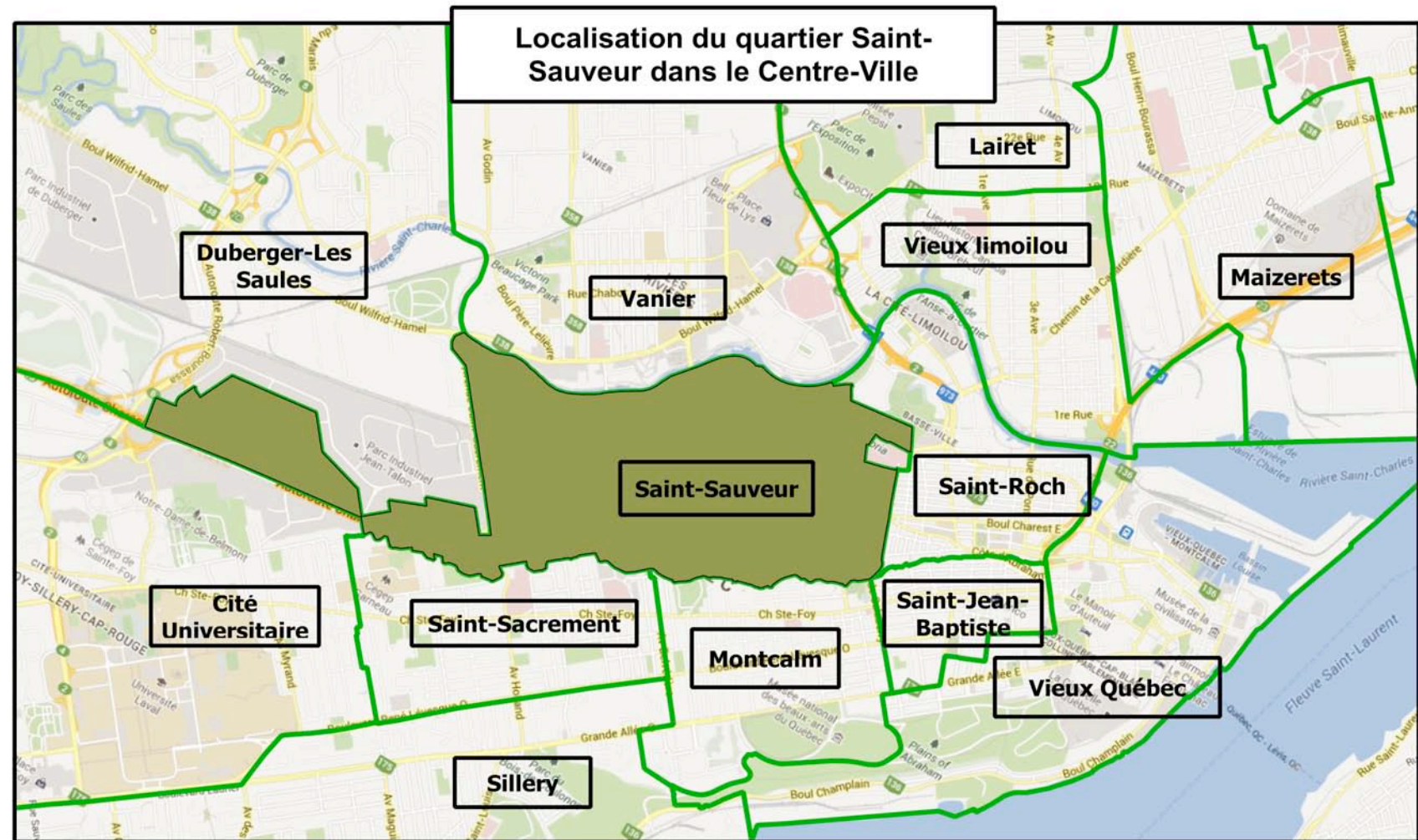
- Fondation Béati;
- La Caisse d'économie solidaire de Québec;
- Emploi d'été Canada;
- La députée Agnès Maltais;
- La Ville de Québec;
- L'Écomusée du fier monde;
- Québec en forme.

1.9. Le territoire du PMDQ

Le territoire du PMDQ correspond aux limites du quartier Saint-Sauveur. Il est bordé au sud par les quartiers Saint-Jean-Baptiste, Montcalm et Saint-Sacrement, au nord par Vanier, à l'est par Saint-Roch et à l'ouest par les quartiers Duberger-Les Saules et Cité Universitaire.

Saint-Sauveur forme avec les quartiers Saint-Sacrement, Montcalm, Saint-Jean-Baptiste, Vieux-Québec–Cap-Blanc–colline Parlementaire, Saint-Roch, Saint-Sauveur, Vieux-Limoilou, Lairet et Maizerets, l'arrondissement La Cité-Limoilou.

C'est l'arrondissement le plus peuplé avec 21,85% de la population totale de la Ville de Québec².



² <http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/portrait/arrondissements/lacitelimoilou/>

2. PORTRAIT DU QUARTIER SAINT-SAUVEUR

2.1. La population

Comprendre le quartier est une étape essentielle pour en planifier l'aménagement à long terme. Les transformations urbaines doivent tenir compte de plusieurs éléments qui constituent l'ADN de Saint-Sauveur.

2.1.1. Saint-Sauveur : une histoire de mobilisation

Un signe distinctif de Saint-Sauveur est qu'il participe activement à la grande vitalité communautaire du Centre-Ville. En effet, le quartier regroupe un bon nombre d'organismes de divers domaines.

Cette concentration de groupes à vocation sociale n'est pas sans rapport avec le dynamisme des résidents et des résidentes qui se mobilisent depuis longtemps pour améliorer les conditions de vie de la collectivité. En effet, la précarité et la pauvreté sont présentes depuis toujours et c'est pour cela que les citoyens et les citoyennes se mobilisent.

Au XIXe siècle, le quartier possède une vocation particulièrement résidentielle. Beaucoup d'ouvriers travaillant dans les usines de chaussures et de vêtements de Saint-Roch y habitent. Ville distincte de la Ville de Québec, les règles sanitaires sont moins

rigides et les conditions de vie plus difficiles. Il n'y a, entre autres, ni aqueduc ni égouts avant les années 1890.

Par la suite, le XXe siècle confirme la vocation populaire du quartier. Les travailleurs et travailleuses peu qualifiés forment le grand bassin de la population. Mais, les habitants et les habitantes ressentent un grand sentiment d'appartenance à leur quartier, un sentiment comparable à l'esprit villageois. Le tissu social est très serré et fort.

À la fin des années 1960 et au début des années 1970, des citoyens se rassemblent afin de lutter contre le saccage du quartier par l'administration Lamontagne et pour l'amélioration des conditions de vie. Le Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur voit ainsi le jour en 1969, dans ce climat d'action sociale. Par la suite, de nombreux organismes d'éducation populaire et de défense collective des droits émergeront d'initiatives citoyennes.

Aujourd'hui, l'identité du quartier porte l'héritage ouvrier, notamment au plan de l'architecture, mais également par cette solidarité collective qui s'anime dans les centres communautaires, les regroupements de citoyens, de citoyennes ou de parents. Les défis sont toutefois nombreux : manque de lo-

gements abordables et de qualité, faible taux de scolarité, isolement, pauvreté, itinérance, prostitution, insécurité matérielle et alimentaire, etc.



Dans ce contexte, les enjeux de mobilité et d'aménagements urbains ont leur importance puisqu'ils participent à offrir un environnement sécuritaire, utilitaire et convivial pour toute la population et particulièrement pour les usagers les plus vulnérables que sont les personnes à mobilité réduite, les enfants et les aînés.

2.1.2. Une population qui rajeunit

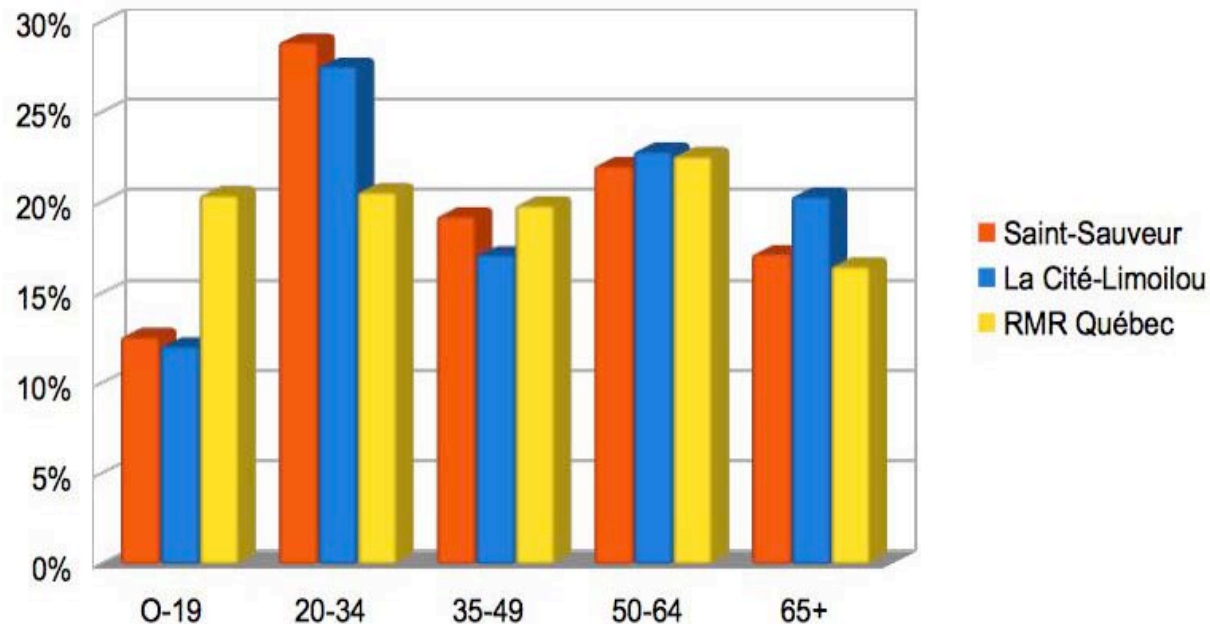
Selon le recensement de Statistique Canada de 2011, le quartier compte 15 880 habitants, ce qui représente 3,1% de la population de Ville de Québec et 15% de celle de l'arrondissement La Cité-Limoilou.

Les jeunes constituent le plus fort bassin de population du quartier. La proportion de personnes âgées entre 20 et 34 ans ne cesse de croître depuis 2001. Elle a augmenté de plus de 20% entre 2006 et 2011, pour atteindre 29%, tandis que celle des 35 à 49 ans a diminué de 12% pour atteindre 19%.

Au fil des ans, Saint-Sauveur est ainsi devenu le quartier où se concentrent plus de 4 500 jeunes adultes.

À l'inverse, on constate le départ de plusieurs familles. Le quartier a en effet connu une baisse de 12%, soit 220 familles, par rapport à 2006. Néanmoins, Saint-Sauveur demeure l'un des quartiers du Centre-Ville où elles sont les plus nombreuses. Le quartier se démarque également par le fait que la moitié de ces familles sont monoparentales, proportion qui est restée stable depuis 2006.

Proportion des tranches d'âge, 2011 (en %)



Enfin, au chapitre des inégalités, il est important de souligner qu'en Basse-Ville, on vit 6 ans de moins qu'en Haute-Ville ! Pour un homme, l'espérance de vie est de 80,5 ans en Haute-Ville et de 73,4 ans en Basse-Ville. Pour une femme, elle passe de 85,5 ans à 79,8 ans³.

³ Rapport du directeur régional de santé publique sur les inégalités sociales de santé, Québec, 2012.

2.1.3. Un revenu moyen en augmentation, mais toujours trop faible

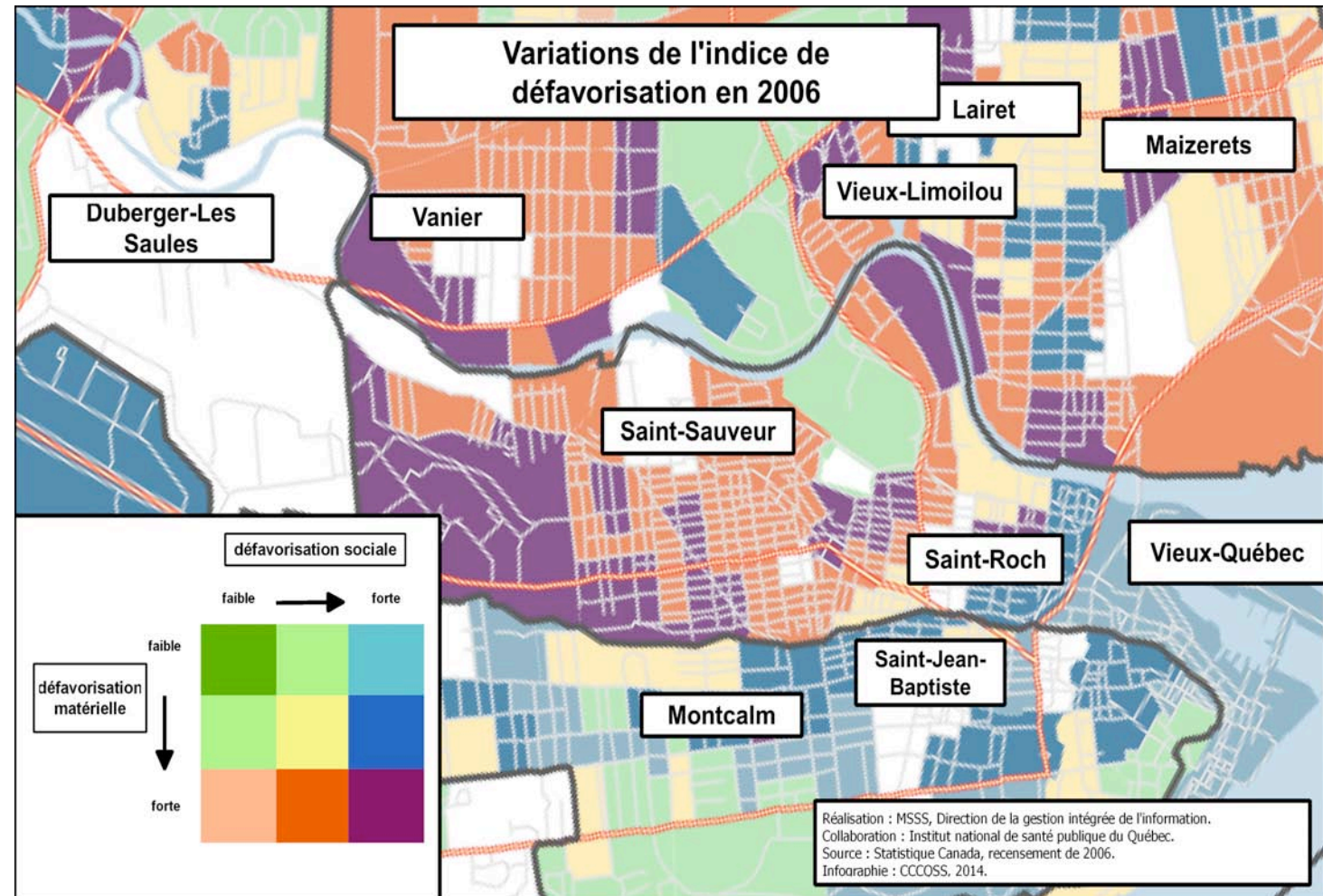
Selon Statistique Canada, le revenu moyen après impôt de la population du quartier a atteint 23 128 \$ en 2010, ce qui correspond à 71% de celui de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec.

Bien que le revenu ait augmenté de 24% entre 2005 et 2010, la proportion de personnes vivant sous le seuil de faible revenu demeure très élevée, avec 31,5%.

En fait, la pauvreté est une réalité bien ancrée et comme dans d'autres quartiers centraux, Saint-Sauveur est un milieu de vie où les besoins sont grands.

Comme en témoigne cette carte qui illustre les variations de l'indice de défavorisation,⁴ les pauvretés matérielle et sociale y sont répandues, et beaucoup de résidents et de résidentes vivent dans des conditions précaires.

⁴Développé par Robert Pampalon, l'indice de défavorisation s'intéresse non seulement aux revenus et à leur provenance (emploi, prestation, pension, bourse,...), mais aussi à la scolarité, à l'occupation, au fait de vivre seul ou non, à l'état matrimonial et à la situation familiale.



Les solutions apportées par notre collectivité sont essentielles pour soulager les difficultés multiples engendrées par la pauvreté et pour briser l'isolement.

2.2. Le territoire

2.2.1. Un territoire à forte densité de population

Un habitat dense favorise une forme urbaine mixte et permet la mise en place de transport collectif efficace

Si l'on exclu l'espace dédié aux activités industrielles qui sont situées principalement à l'ouest et au sud-ouest dans le parc industriel Saint-Malo, le quartier Saint-Sauveur est l'un des quartiers les plus densément peuplés de la Ville de Québec.

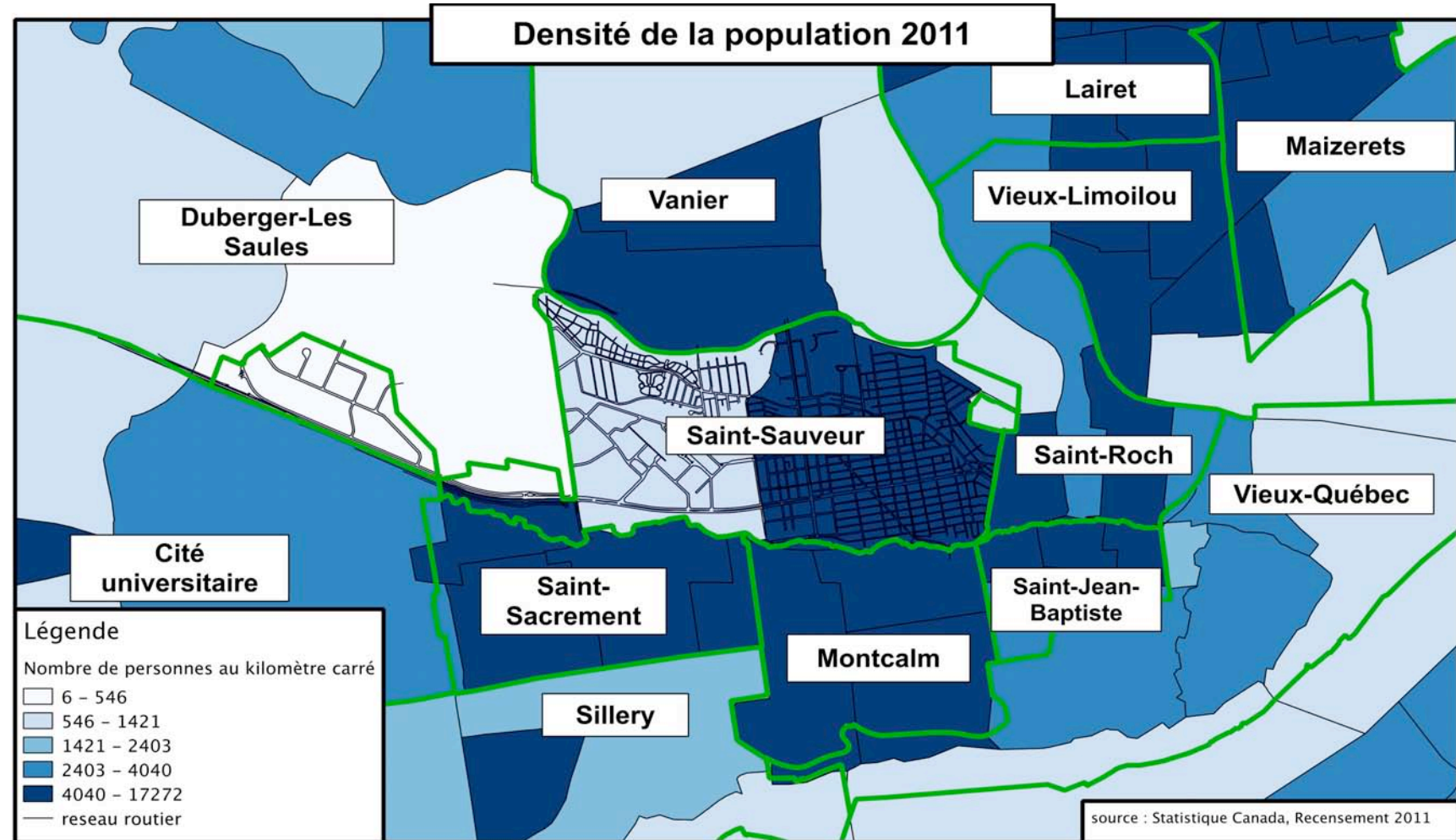
La grande majorité de la population (91%) est concentrée dans les secteurs centre et est du quartier (en bleu foncé sur la carte). Le secteur nord-ouest, situé au nord du parc industriel Saint-Malo, regroupe seulement 9% de la population.

Le parc industriel Saint-Malo couvre près du cinquième de la superficie totale de Saint-Sauveur.

D'autres secteurs ont également un vocation industrielle,

notamment au nord-ouest de la rue Marie-de-l'Incarnation.

Sur les huit secteurs de recensement qui composent le quartier, la moitié fait partie des huit secteurs les plus denses de la Ville de Québec.

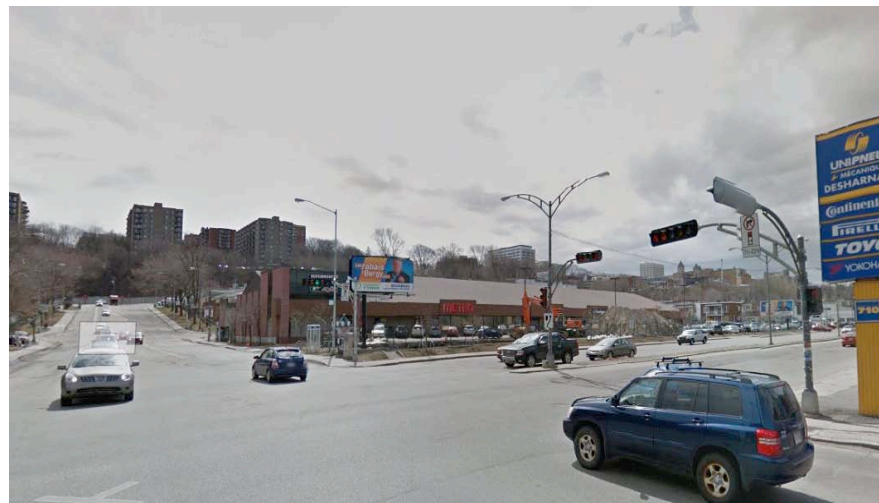


2.2.2. Une forme urbaine favorable aux transports actifs



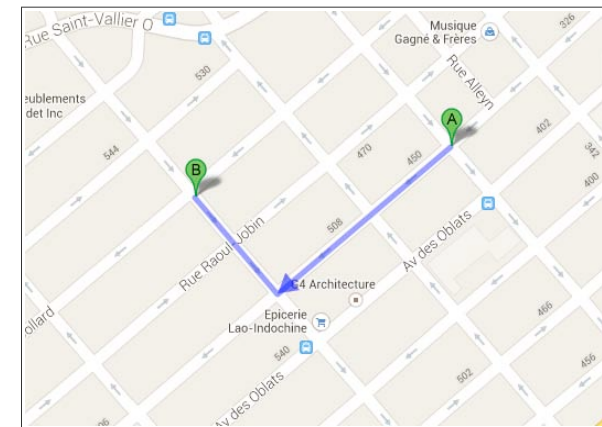
La forme urbaine du quartier Saint-Sauveur est caractérisée par sa compacité et sa forme urbaine continue. C'est à dire que l'utilisation de l'espace évite le phénomène d'étalement urbain et réduit les distances de déplacement.

On retrouve une mixité de commerces et de services, particulièrement sur la rue Saint-Vallier Ouest (voir photo à gauche ainsi que sur une portion de la rue Marie-de-l'Incarnation, ce qui permet d'effectuer ses achats à pied ou à vélo pour la population qui réside à proximité.



Par contre, au sud-ouest du quartier (voir photo à gauche), les commerces sont concentrés dans un espace où la forme urbaine est éparse et discontinue. Ceci oblige les consommateurs à privilégier la voiture pour s'y rendre ou bien à risquer de traverser de grosses artères à vocation de transit automobile.

De façon générale, il est important de noter que l'interconnexion de la trame urbaine facilite les déplacements non motorisés.



2.3. Les habitudes de déplacement

2.3.1. Origines et destinations des déplacements : à la fois dans le quartier et partout dans le Centre-Ville

Selon le ministère des Transports du Québec⁵, le quartier produisait en 2006 un peu plus de 43 000 déplacements par jour.

La principale destination de la population de Saint-Sauveur est le quartier lui-même. En effet, 30% de l'ensemble des déplacements ont lieu dans le quartier.

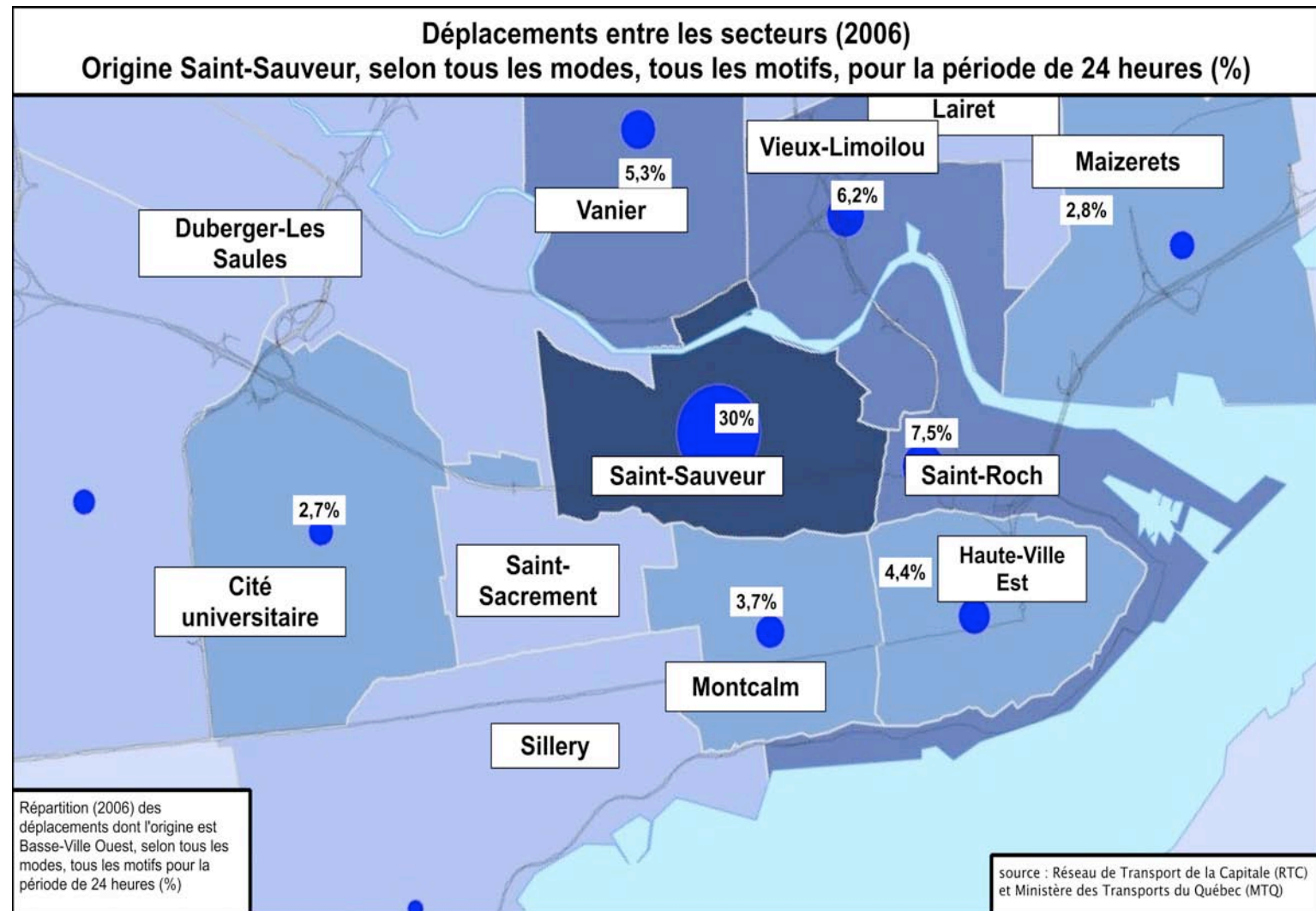
Pour ce qui est des déplacements vers l'extérieur du quartier, ils sont principalement concentrés dans le Centre-Ville.

Par ordre d'importance, les principaux pôles de destination sont : Saint-Roch, Vieux Limoilou, Vanier, le secteur Est de la Haute-Ville, Montcalm, Maizerets, Université Laval et Lebourneuf.

Les données du ministère montrent aussi que le quartier produit autant de déplacements qu'il en attire. En somme, les rési-

dents produisent autant de déplacements que les gens qui le fréquentent. La population qui est attirée provient, par ordre d'im-

portance de Saint-Roch, Vieux Limoilou, Vanier, Haute-Ville Est, Montcalm, Université, Maizerets et Lebourneuf.



⁵ MTQ-Enquête Origine - Destination 2006.

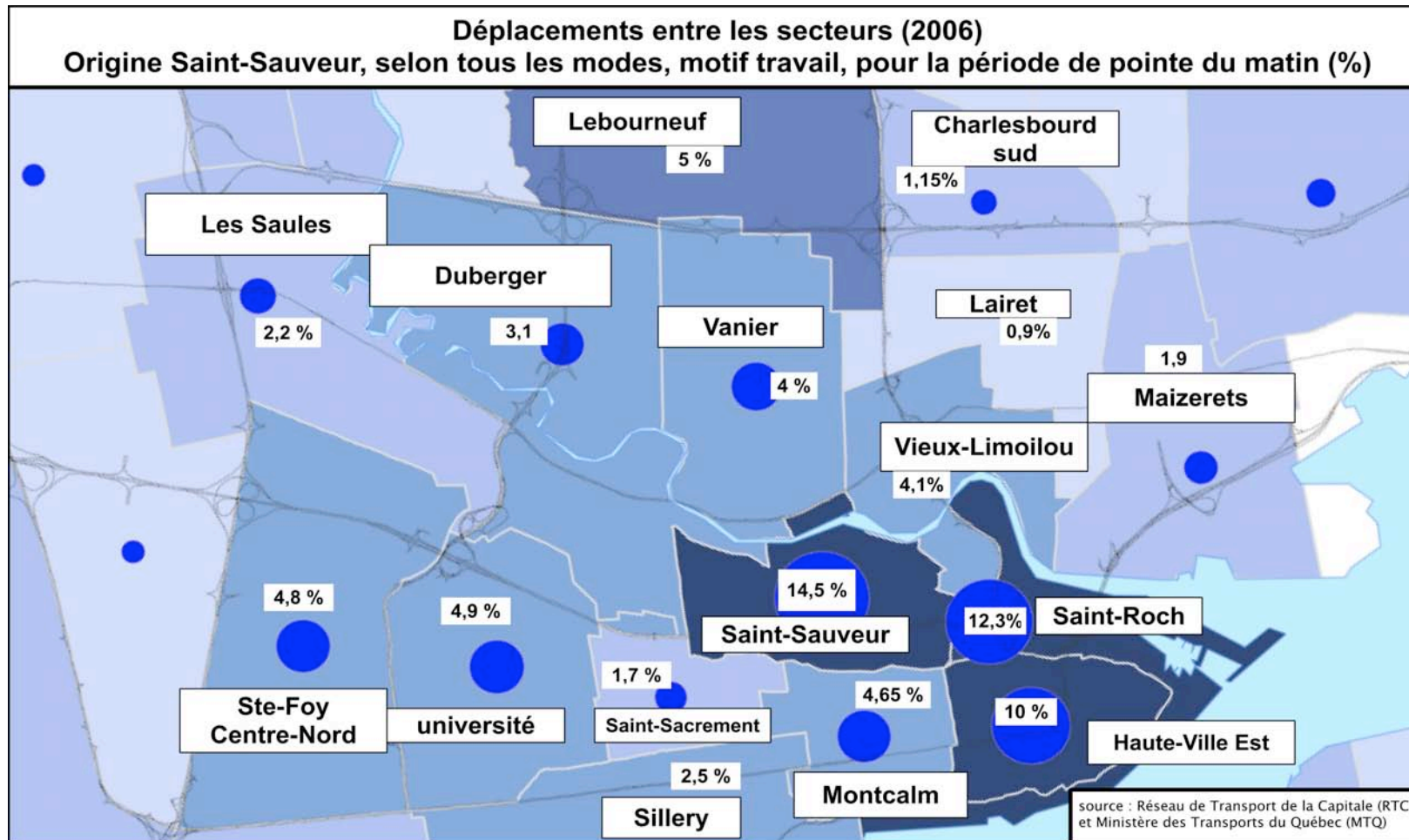
2.3.2. Sortir du quartier pour travailler : une nécessité

L'analyse des déplacements dont le motif est le travail montre que le quartier produit autant de déplacements qu'il en attire.

Pour ce qui est des déplacements produits

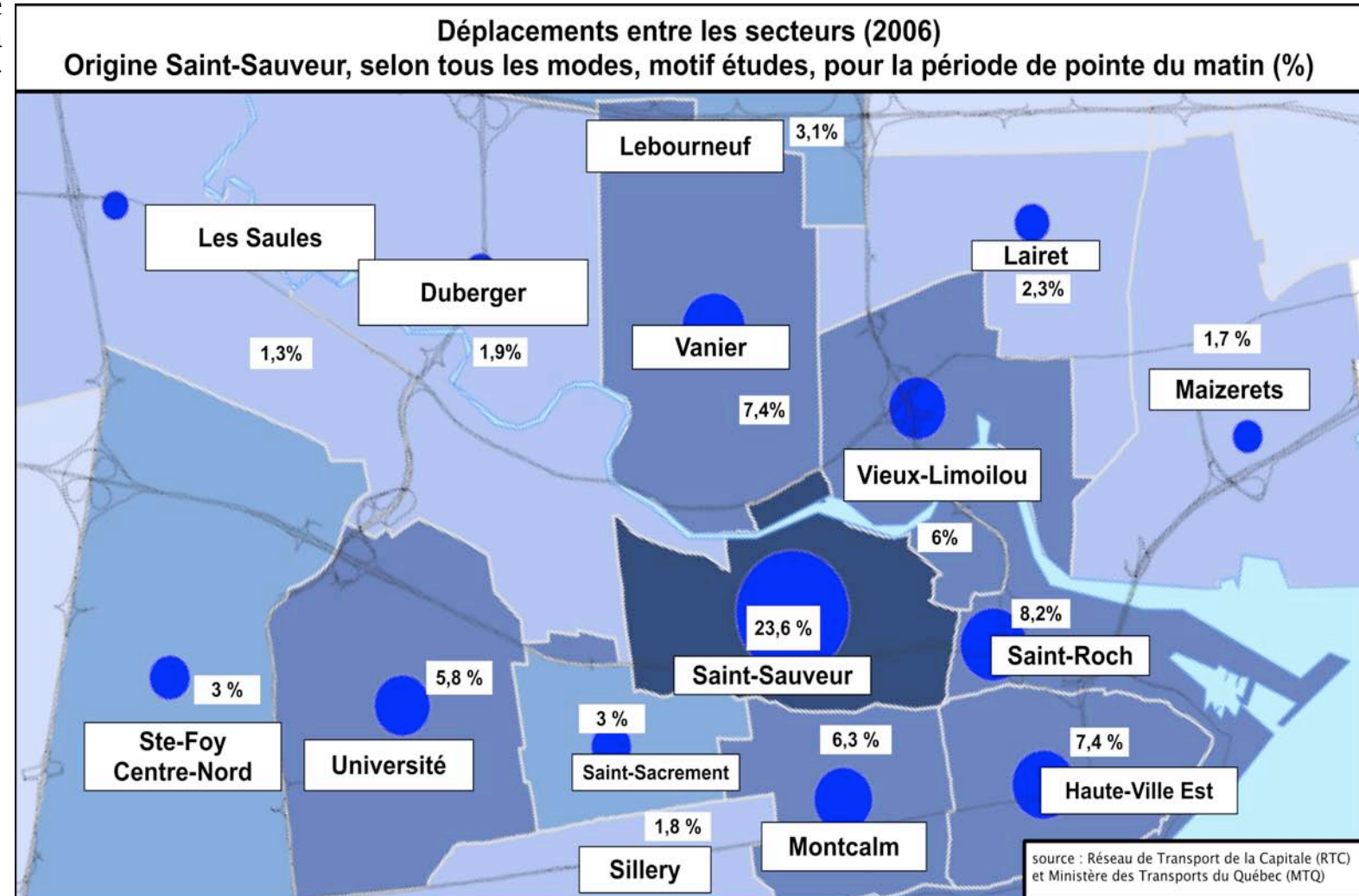
en période de pointe du matin, 85% des déplacements générés s'effectuent vers l'extérieur du quartier. En d'autres termes, les liens avec les autres quartiers sont très importants.

À cet égard, il est important de noter que les axes Saint-Roch, Vanier/Lebourneuf, Université Laval/Ste-Foy, et le secteur Est de la Haute-Ville sont très importants.



2.3.3. Sortir du quartier pour étudier : une nécessité

Quant aux déplacements effectués pour des raisons d'étude, pour ce qui est de la période de pointe du matin, les destinations les plus importantes sont dirigées vers l'Université Laval, Saint-Roch, le secteur Est de la Haute-Ville, Vanier, Montcalm, Vieux-Limoilou.

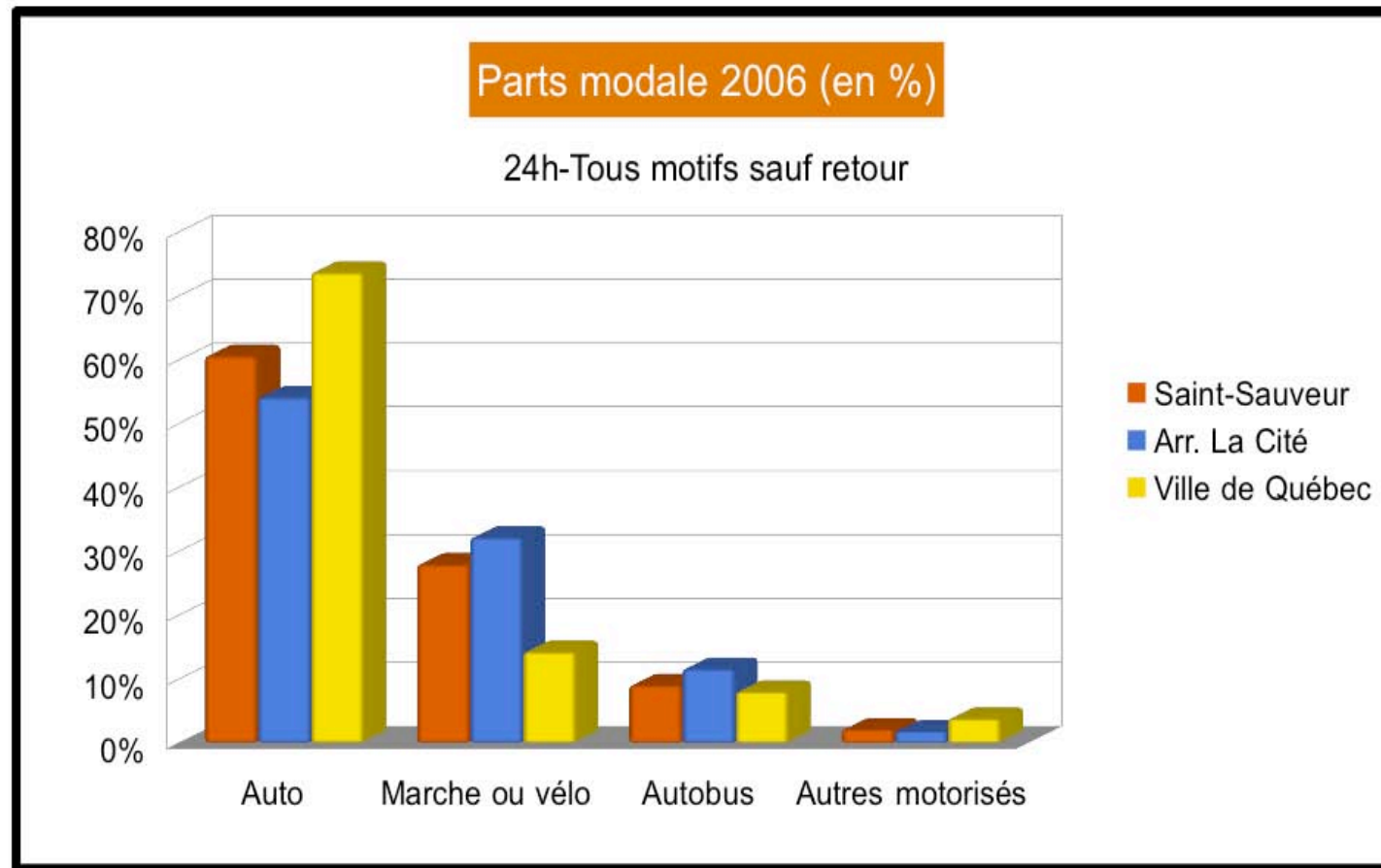


2.3.4. Transports utilisés : beaucoup plus de marche et de vélo que dans l'ensemble de la Ville

Selon les données du ministère des Transports du Québec⁶ de 2006 : la population du quartier utilise beaucoup moins l'automobile pour se déplacer que la moyenne des habitants de la Ville de Québec (61% versus 74%).

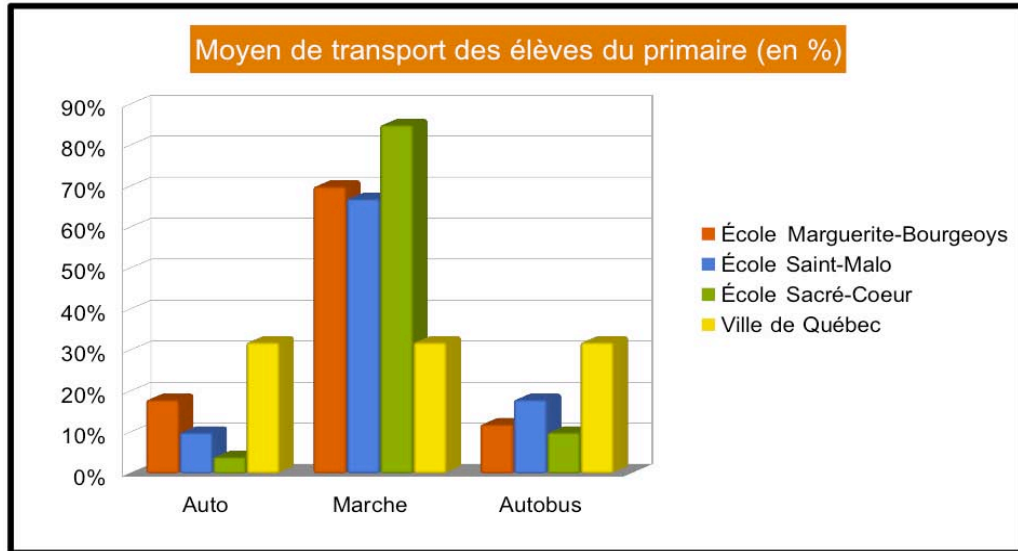
On constate aussi que l'utilisation de la marche et du vélo est deux fois plus importante dans Saint-Sauveur (28%) que dans la Ville de Québec (14%).

Pour ce qui est des transports collectifs, on constate qu'ils sont moins utilisés dans Saint-Sauveur (9%) que dans l'arrondissement La Cité (12%).



En effet, les déplacements en autobus sont à peine plus importants que dans le reste de la Ville de Québec (8%). Il y a probablement un lien à faire avec les lacunes du réseau du RTC que l'on observe dans Saint-Sauveur, tant pour circuler à l'intérieur du quartier que pour rejoindre les quartiers voisins (voir 3.3 les infrastructures allouées au transport collectif).



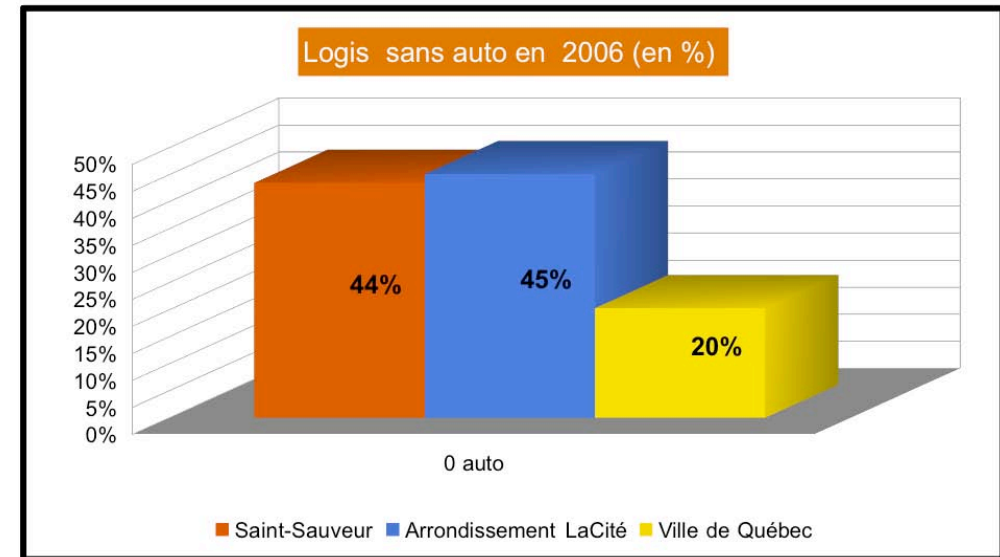


Selon les données du ministère des Transports et du programme À pied, à vélo, ville active, les élèves de niveau primaire du quartier Saint-Sauveur marchent beaucoup plus pour se rendre à l'école que la moyenne des élèves de la Ville de Québec.

Les données recueillies montrent que, dépendamment de l'école fréquentée, de 67% à 85% des élèves du quartier marchent pour se rendre à l'école. Seulement 32% des élèves de la Ville de Québec en font autant.

En se déplaçant à pied sur une distance moyenne estimée à deux kilomètres aller-retour, un enfant d'âge scolaire consacrera en moyenne 30 minutes à effectuer son déplacement en marchant, soit la moitié de son objectif quotidien d'activité physique. De plus, l'adoption des déplacements actifs, constitue une assise solide pour le maintien de saines habitudes de vie rendu à l'âge adulte⁷.

⁷ Plan de déplacement – Quartier Saint-Sauveur, Programme À pied, à vélo, ville active, 2014



Autre constat : dans Saint-Sauveur, il y a aussi deux fois plus de ménage sans auto (44%) que dans la Ville de Québec (20%).

2.3.5. Les lieux de fréquentation dans le quartier

Les habitudes de déplacement dans le quartier sont étroitement liées aux lieux de fréquentation.

Les multiples parcs, centres communautaires, écoles, commerces et centres de loisirs sont autant de destinations qui façonnent la mobilité.

La carte présente les principaux lieux fréquentés et appréciés de Saint-Sauveur.

Les différentes activités participatives organisées dans le cadre de notre démarche nous ont permis de relever les lieux les plus appréciés par les gens du quartier.

On constate que le Parc linéaire de la rivière Saint-Charles et le parc Victoria sont beaucoup fréquentés, de même que les centres communautaires tels que le Centre Durocher.

Les pôles de fréquentation qui génèrent des déplacements méritent une attention particulière lors de l'aménagement des rues environnantes et des parcours qui y mènent.

De bons aménagements influencent l'attrait de ces lieux. Ainsi, les abords des parcs, fréquentés par des personnes de tous les âges, devraient être particulièrement sécuritaires.

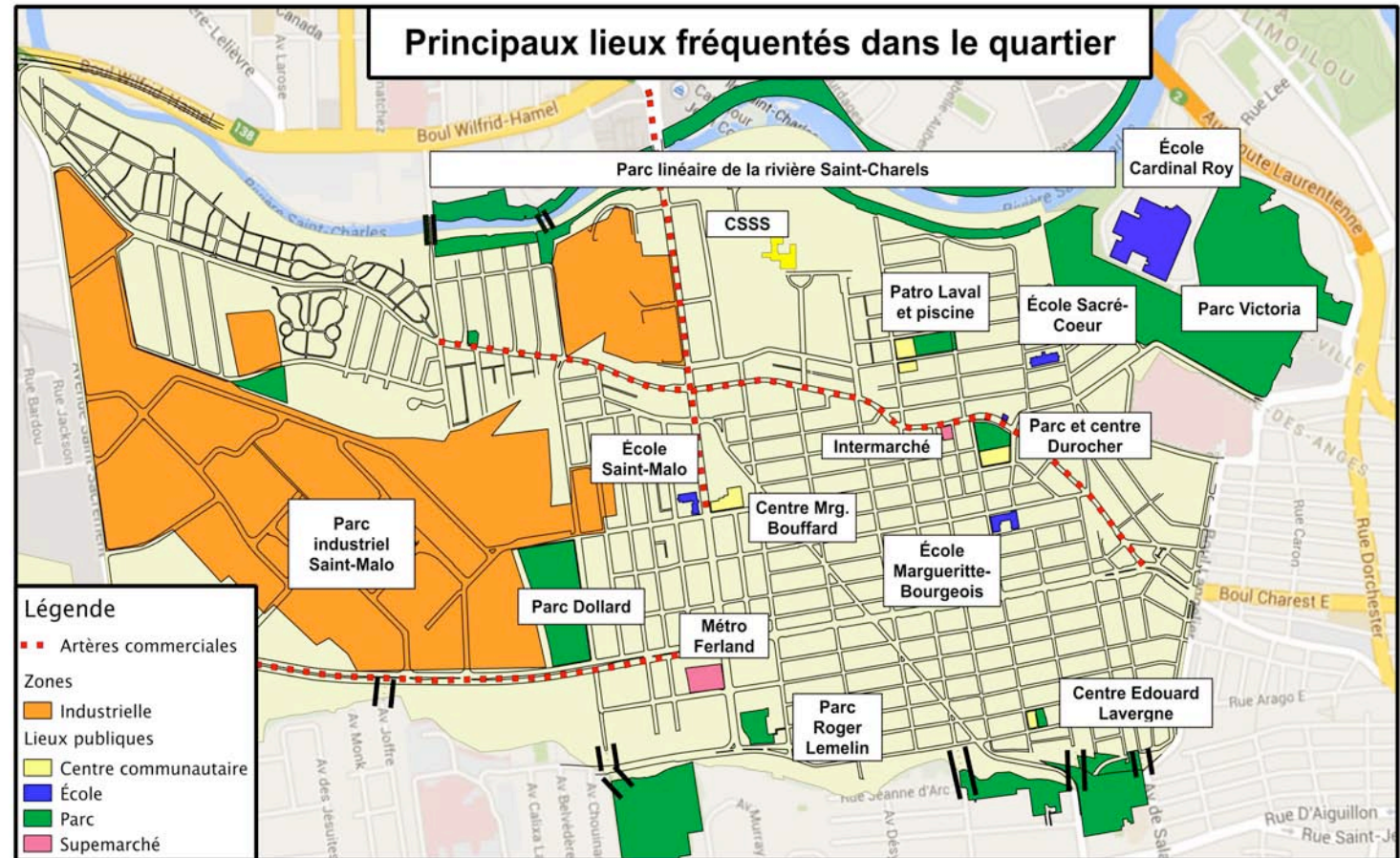
Par exemple, le parc Durocher, qui possède notamment un espace dédié aux jeunes en-

fants, est très fréquenté par les familles et les jeunes. Or, la rue Saint-Vallier est particulièrement périlleuse à cet endroit, notamment la traverse à l'extrémité des rues Durocher et Renaud.

Les exemples de ce type sont nombreux sur la rue Saint-Vallier (Intermarché, magasin

Latulippe) mais aussi dans le quartier (École Saint-Malo, Métro Ferland, etc.)

Il convient donc de réfléchir davantage à la sécurité des personnes et de mieux aménager les rues proches des lieux de fréquentation.



2.3.6. Rue Saint-Vallier, la principale artère commerciale du quartier

La rue Saint-Vallier Ouest traverse le quartier à partir de la pointe nord-ouest (Saint-Sacrement) pour rejoindre le boulevard Charest à l'est du quartier, juste un peu avant le boulevard Langelier.

C'est un pôle de destination très important, étant donné sa vocation d'artère commerciale. On y trouve un supermarché, de très nombreux restaurants, une pharmacie, deux tavernes, un bar, un hôtel, un important magasin de plein-air, du linge, des meubles, etc.

Notons que les commerces sont principalement concentrés entre le Boulevard Langelier et la rue Marie-de-l'Incarnation.

Au printemps 2013, l'équipe du Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur a tenu à rassembler les impressions des gens d'affaires du quartier sur l'état actuel de l'aménagement de la rue Saint-Vallier Ouest.

Une activité d'observation en groupe a été organisée⁸. Voici les principales observa-

⁸ Une marche exploratoire est une méthode d'observation sur le terrain. L'objectif principal est de faire une évaluation critique d'un secteur en déterminant les caractéristiques d'un environnement qui peuvent limiter la mobilité des individus ou générer de l'insécurité et en relevant les aspects

tions recueillies :

- la sécurité : vitesse excessive des automobilistes, manque d'éclairage pour les piétons, traversée difficile de Saint-Vallier dans son ensemble;
- la convivialité : entrée du quartier dégradée, manque de mobilier urbain et de verdissement;
- les traverses piétonnes : manque de marquage au sol (lignes d'arrêt et traverses), manque de passages piétons, largeur excessive;
- les trottoirs : étroitesse, encombrements (poteaux, haubans, etc.), crevasses, gonflements, descentes de trottoirs mal aménagées, gouttières qui rejettent leurs eaux sur le trottoir;
- les voies de circulation : largeur des voies inégale, circulation automobile de transit.

Des intersections problématiques ont aussi été ciblées, notamment les intersections avec la rue Sainte-Catherine, la rue Renaud, la rue Durocher, la rue Montmagny et la rue Marie-de-l'Incarnation.

Le secteur de traverse du bd. Charest a été très critiqué : l'intersection est dange-

positifs de ces mêmes lieux.

reuse en raison de la largeur de la chaussée, de l'absence de feux piétons et de marquage au sol. Le fort débit de circulation automobile à l'intersection ainsi que le virage à droite prioritaire rendent la traversée d'autant plus hasardeuse.

Enfin, l'accès automobile en provenance du nord de la rue Marie-de-l'Incarnation a été jugé dangereux en raison du temps restreint du feu de circulation.



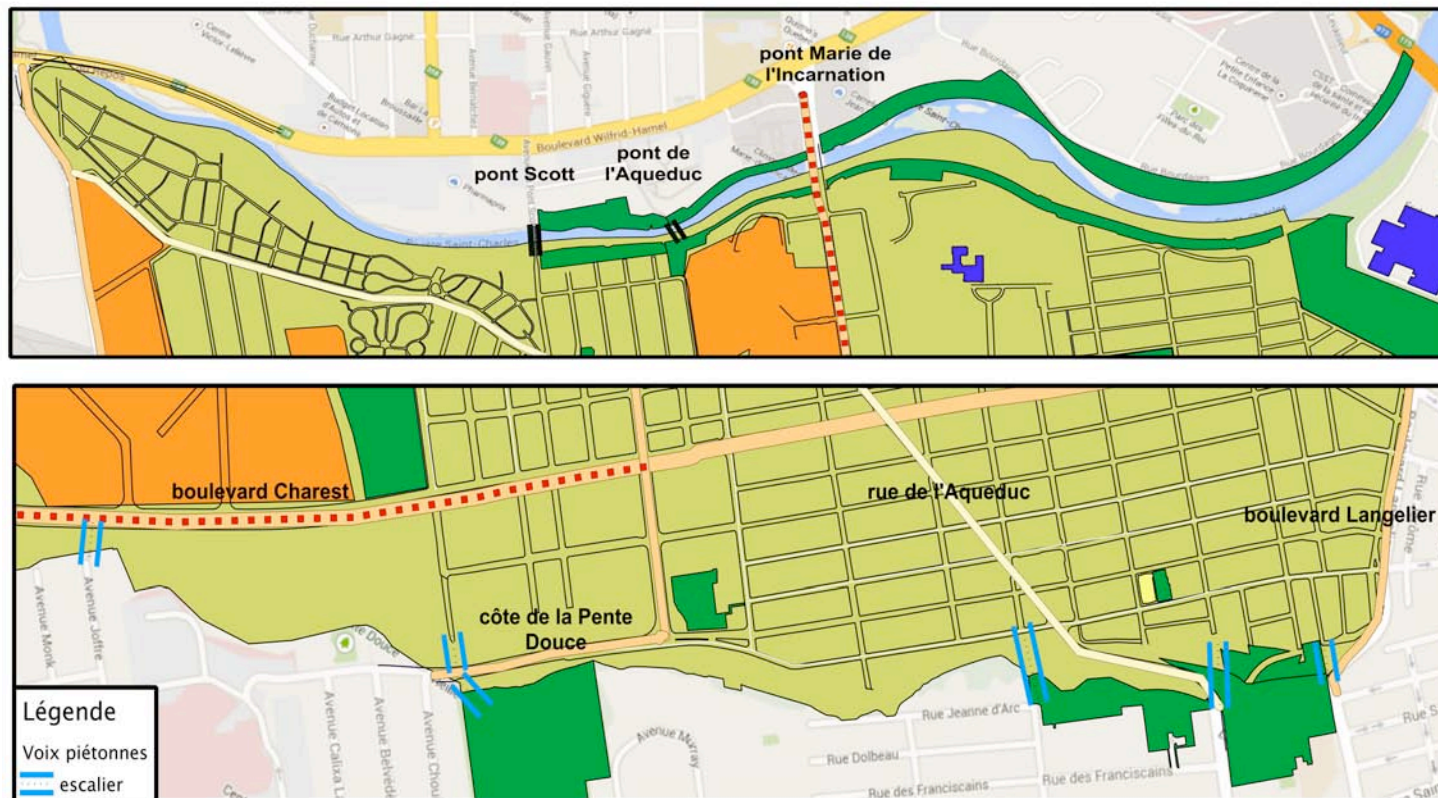
2.4. Manque de connectivité avec les quartiers situés au nord et au sud

Le quartier Saint-Sauveur est encastré entre le coteau Sainte-Geneviève (falaise) et la rivière Saint-Charles.

Le coteau sépare la Haute-Ville, au sud et la rivière sépare le quartier de Vanier, au nord.

Cet enclavement du quartier entre la rivière et la falaise a pour conséquence de limiter les déplacements vers les quartiers situés au nord et au sud.

Au nord, il y a deux artères qui franchissent le cours d'eau : la rue Marie-de-l'Incarnation et l'avenue du pont Scott. Entre ces deux artères, on note aussi la présence d'une passerelle cyclo-piétonne, le pont de l'Aqueduc.



Au sud, trois côtes (Pente Douce, Aqueduc, Langelier) permettent aux véhicules motorisés d'accéder en Haute-Ville. Par contre, deux côtes sont trop abruptes, et une seule, la Pente Douce, permet le passage d'autobus. Ceci limite grandement la connectivité en transports collectifs avec les quartiers Montcalm et Saint-Jean-Baptiste situés au sud. L'accès vers la Haute-Ville existe seulement vers le quartier Saint-Sacrement.

L'accès à la Haute-Ville en vélo est également difficile pour la même raison. Les côtes Salaberry et Sherbrooke sont toutes deux trop inclinées pour la majorité des cyclistes.

Par ailleurs, aucune goulotte n'a été aménagée pour accommoder la montée des cyclistes sur les six escaliers qui relient la Haute-Ville à la Basse-Ville. L'ascension représente un effort important pour les piétons et la seule remontée mécanique (l'ascenseur du Faubourg) est située très loin à 600m à l'est du bd Langelier dans le quartier Saint-Roch.

En somme, la falaise constitue une barrière physique et psychologique où aucun ascenseur ni funiculaire n'assure le passage des personnes à mobilité réduite.

3. DIAGNOSTIC CITOYEN

3.1. Les infrastructures de transport allouées à l'automobile

De larges voies ont été percées pour les automobiles afin qu'un intense trafic automobile puisse traverser le quartier chaque jour.

Alors que Saint-Sauveur est un quartier résidentiel à forte densité, il se trouve fragmenté par des artères à vocation de transit automobile dont l'ampleur du trafic constitue un lourd fardeau pour la population.

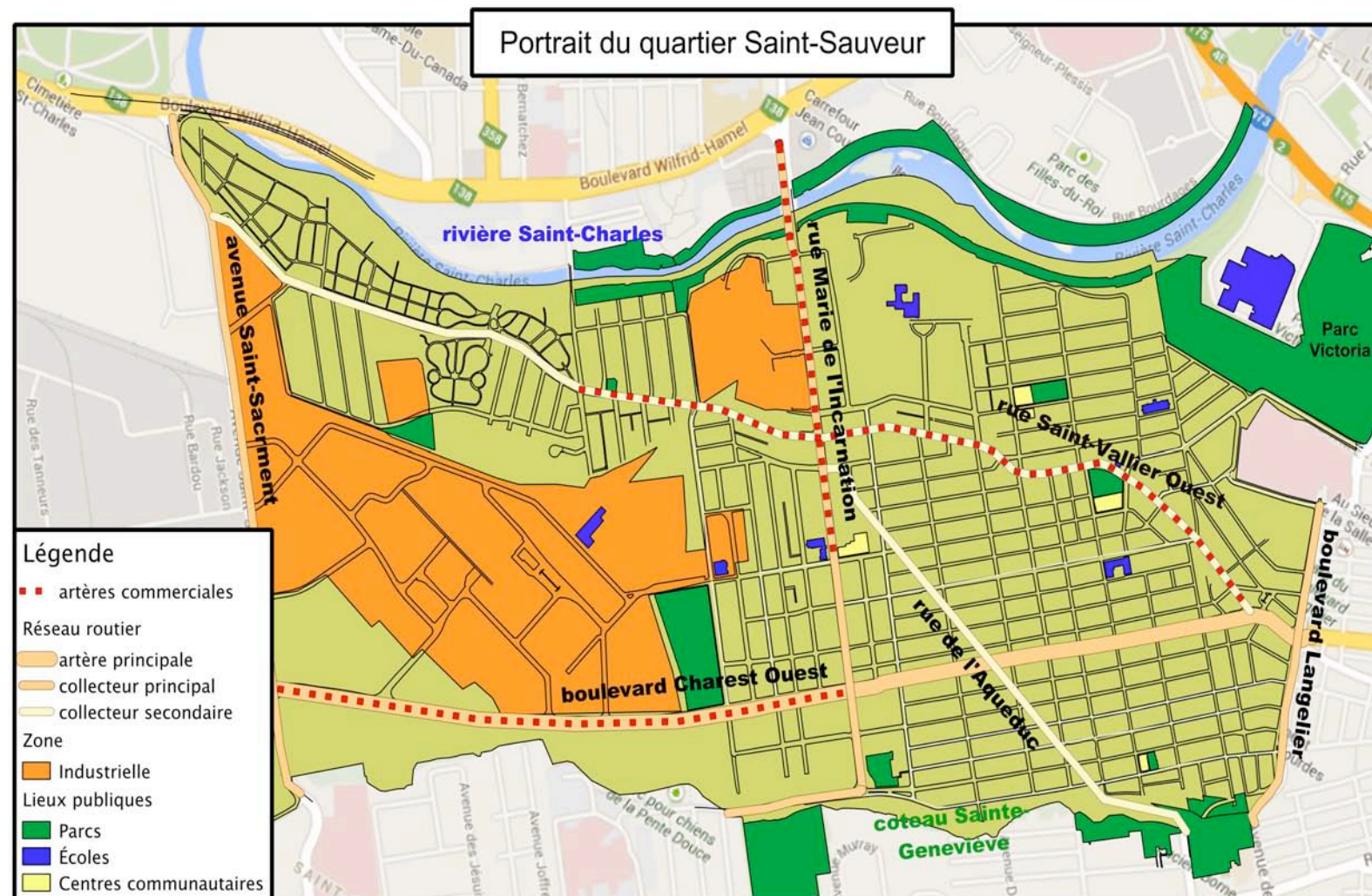
3.1.1. Le boulevard Charest Ouest : la plus grosse fracture du quartier

Le quartier est traversé d'est en ouest par le boulevard Charest, une artère majeure qui crée une fracture entre le nord et le sud du quartier.

Charest est en fait le prolongement de l'autoroute 40 qui, à partir de l'avenue Saint-Sacrement, varie de 6 à 4 voies de circulation.

Bien qu'il ait été réaménagé en 2005, le boulevard Charest crée un immense corridor de pollution atmosphérique et sonore pour les riverains.

En 2001, plus de 28 000 voitures empruntaient le boulevard Charest Ouest quotidiennement (ce qui représente 14,7 tonnes métriques de CO₂ équivalent émises chaque jour sur les 2,5 km du boulevard



Charest qui traversent le quartier Saint-Sauveur)⁹.

Pour les piétons, il s'agit d'un véritable parcours du combattant que de traverser cette artère, surtout au niveau des intersections avec la rue Marie-de-l'Incarnation, l'ave. Saint-Sacrement, la rue Saint-Vallier et le bd. Langelier. Ces intersections comptent 5 à 6 voies de circulation, ce qui nécessite beaucoup de patience, de concentration et d'énergie. D'autant plus que les temps de traverse pour les piétons sont réduits au minimum afin d'optimiser le débit des véhicules motorisés.



⁹Réaménagement du boulevard Charest Ouest entre le boulevard Langelier et la rue Marie-de-l'Incarnation, Ville de Québec, Centre de développement économique et urbain, Division design et patrimoine, 2001

Pourtant, la traverse de Charest est nécessaire et obligatoire pour de nombreux résidents et usagers. Par exemple, de nombreux élèves doivent traverser cette énorme artère tous les jours puisqu'il n'existe aucune école primaire au sud de Charest.

3.1.2. La rue Marie-de-l'Incarnation : une deuxième fracture

La rue Marie-de-l'Incarnation crée une seconde fracture qui sépare l'est et l'ouest du quartier et qui dégage un niveau de pollution également élevé. Comme Charest, la traverse est difficile pour les piétons.

C'est un pôle de destination important. Des fonctions commerciales sont développées au nord de la rue Raoul Jobin et au sud de Charest. De plus, deux lieux de fréquentation importants y sont placés en bordure, l'école primaire Saint-Malo et le centre communautaire Mrg. Bouffard. Comme Charest, de nombreux élèves doivent traverser cette artère chaque jour.

C'est aussi l'artère où passe l'autobus 802, le seul du RTC à avoir une forte fréquence dans le quartier.

Au sud de Charest et à l'ouest de Marie-de-l'Incarnation, un îlot commercial regroupe le plus gros supermarché du quartier, une pharmacie, l'unique bureau de poste du quartier, la seule S.A.Q du quartier ainsi qu'un restaurant. Pour la quasi totalité des résidents et des usagers du quartier, la traversée du boulevard Charest ou la rue Marie-de-l'Incarnation est obligatoire afin d'atteindre ce lieu important de fréquentation.

3.1.3. Les autres artères à vocation de transit automobile

Les autres artères à vocation de circulation de transit automobile dans le quartier sont l'avenue Saint-Sacrement, la rue de l'Aqueduc ainsi que le boulevard Langelier.

Elles engendrent toutes un niveau de pollution très élevé. Par contre, ces infrastructures sont moins imposantes que le boulevard Charest et que la rue Marie-de-l'Incarnation.

- L'avenue Saint-Sacrement, bien qu'elle soit large et qu'elle charrie un flux important de véhicule, représente une nuisance



moins puisqu'elle est située complètement à l'ouest du quartier, en bordure du parc industriel Saint-Malo.

- La rue de l'Aqueduc traverse le quartier en biais et ne possède que deux voies de circulation. Par contre, son orientation crée d'étranges et dangereuses intersections où peuvent se retrouver jusqu'à 6 embranchements.
- Le boulevard Langelier possède 4 voies de circulation au nord du bd.Cahrest et 2 voies au sud. Il a été aménagé en boulevard urbain avec une promenade piétonne bordée d'arbres en son centre. Par contre, l'intersection avec le boulevard

Charest est un supplice pour les piétons. De plus, l'intersection avec la rue Arago pose problème pour tous les usagers, que l'on soit automobiliste, cycliste ou piéton. Son aménagement ambigu et sa localisation dans une courbe juste au pied de la côte de Salaberry la rend très dangereuse.

Vivre à proximité du trafic a un impacts sur la santé : mortalité cardiorespiratoire accrue, hospitalisation accrue pour des problèmes respiratoires, nombre de naissances de bébés de petit poids accru, etc.

3.1.4. Des artères qui dépassent leur capacité d'accueil et des rues locales de transit

En regard des données de circulation qui nous ont été fournies par la Ville de Québec, on constate que le débit journalier de la rue

Saint-Vallier Ouest est au-dessus de sa capacité d'accueil.

Cependant, selon le Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec, le débit devrait se situer entre 1 000 et 5 000 véhicules par jour (moyenne annuelle).

Or, selon les comptages effectués par la municipalité, le volume dépasse de 1800 véhicules la capacité journalière d'accueil maximale prévue.

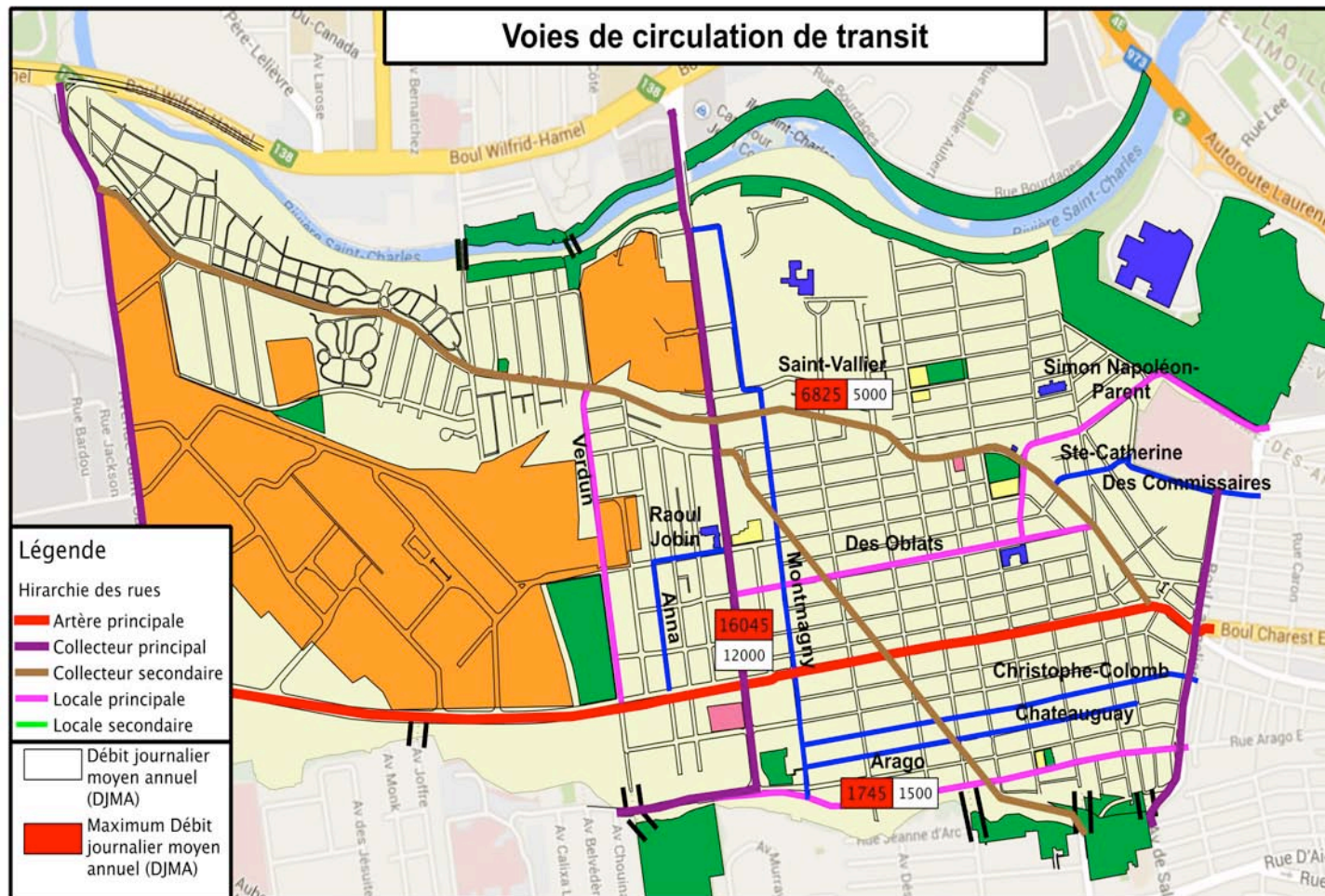
C'est le même constat pour la rue de l'Aqueduc, la rue Marie-de-l'incarnation, le boulevard Charest et la rue Arago.

D'après les participants aux ateliers citoyens, il conviendrait de réaliser des comptages sur d'autres rues locales du quartier puisque la circulation de transit semble particulièrement présente sur les rues des Commissaires, Sainte-Catherine, Simon-Napoléon-Parent, de Carillon, des Oblats, Montmagny, Christophe-Colomb, Château-guay, Verdun, Anna et Raoul Jobin.

Étant donné le volume important de véhicules motorisés qui traversent le quartier, il n'est pas étonnant de voir surgir sur des rues locales des déplacements dont ni l'origine, ni la destination ne se situent à l'intérieur du quartier.

Les conséquences d'une circulation de transit importante sont nombreuses sur la santé : davantage de piétons blessés, stress dû au bruit, pollution de l'air, limitation des déplacements, etc.¹⁰

¹⁰ *Le transport urbain, une question de santé*, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, rapport annuel 2006



3.1.5. Les irritants

Les problèmes causés par la circulation automobile de transit sont très importants. À ces problèmes, les participants aux ateliers organisés par l'équipe du PMDQ ont mentionnés plusieurs inconvénients causés par les infrastructures réservées à l'automobile :



- le sentiment d'insécurité causé par la vitesse des voitures un peu partout dans le quartier;
- la circulation des véhicules en sens contraire;
- le non-respect de la signalisation;
- les ambiguïtés causées par la présence ou

l'absence de signalisation (le nombre de panneaux d'arrêt varie selon les intersections);

- le manque de visibilité aux coins des rues en raison du non-respect des 5 mètres de dégagement réglementaires;
- l'utilisation de raccourcis afin d'éviter les feux de circulation (ex. : rue de Mazenod pour prendre des Oblats en provenance de Saint-Vallier Ouest);
- l'intersection des rues Sainte-Catherine et Saint-Vallier Ouest est particulièrement dangereuse pour les piétons en raison de l'affluence des voitures provenant de l'autoroute Laurentienne.

3.1.6. Des artères et des rues locales dangereuses

D'après les données d'accidentologie de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) compilées et géolocalisées par l'organisme Accès Transports Viables, beaucoup d'accidents impliquent des piétons ou des vélos dans le quartier.

De 2005 à 2011, 178 accidents impliquant des piétons et des cyclistes ont été répertoriés dans le quartier. On constate que 57% des accidents impliquent des cyclistes et 43% des piétons.

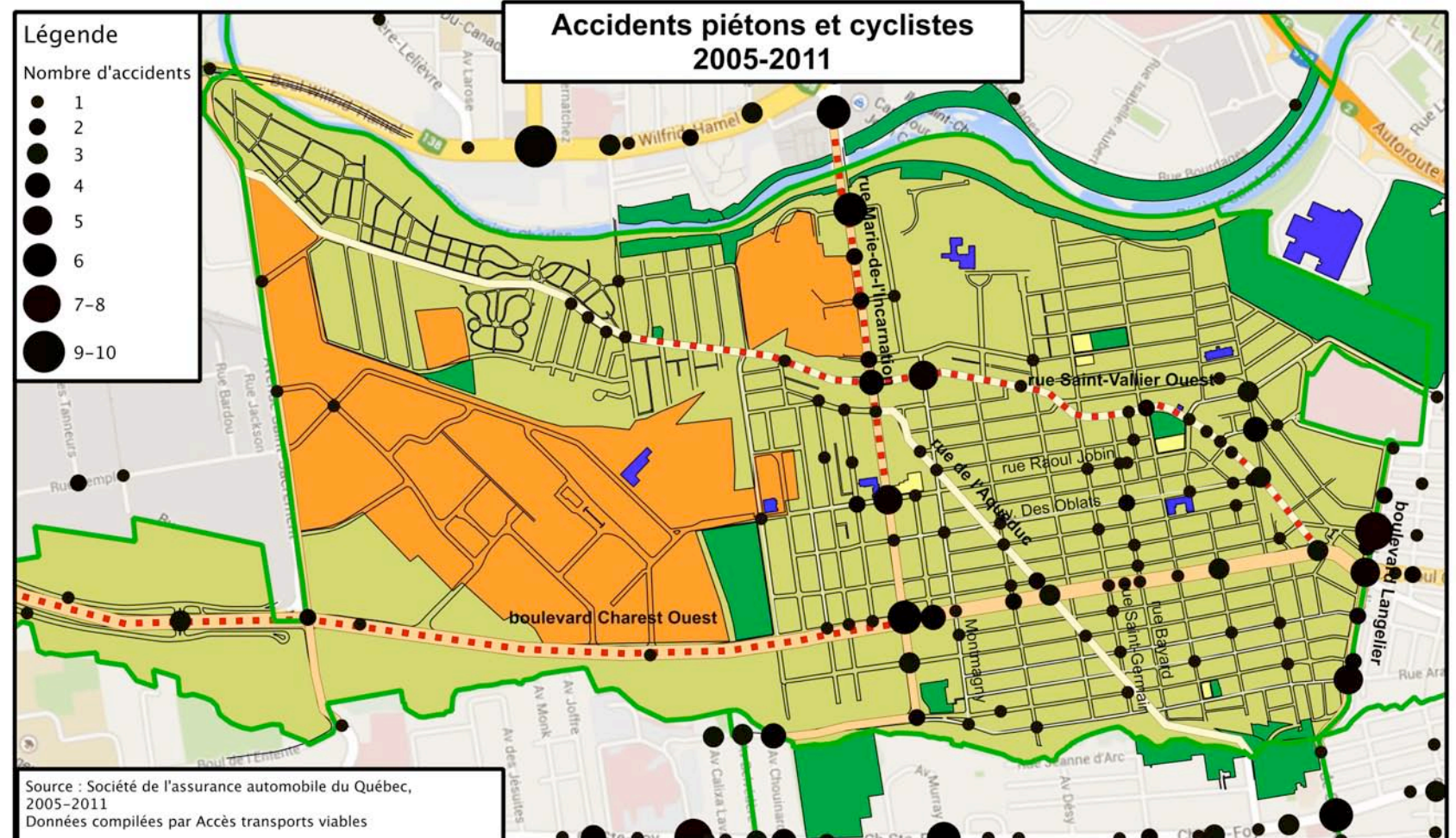
On constate aussi que c'est sur les artères principales ou commerciales que sont le bd. Charest, la rue Marie-de-l'incarnation, la rue Saint-Vallier-Ouest, la rue de l'Aqueduc et le bd. Langelier, que se concentre la grande majorité des accidents. D'ailleurs les artères des quartiers avoisinants, telles que le bd. Hamel au nord ou le chemin Sainte-Foy sont tout aussi dangereuses.

Pour ce qui est des artères locales, on observe que les rues les plus dangereuses sont les rues Montmagny, Saint-Germain, Bayard, Des

Oblats, Raoul Jobin et d'Argenson.

De manière générale, les accidents sont concentrés dans la partie densément peuplée du

quartier, sur les artères à vocation de transit automobile et ils sont situés essentiellement aux intersections.



3.2. Les infrastructures allouées aux transports actifs

3.2.1. Un sentiment d'insécurité très répandu dans le quartier

Alors que le point précédent faisait état de la sécurité réelle vécue dans le quartier par les piétons et les cyclistes, il convient d'ajouter ici un facteur important qui est l'insécurité ressentie.

En fait, si les citoyens ont le sentiment qu'ils ne peuvent pas se déplacer à pied ou à vélo en tout confort et en toute sécurité, il auront tendance à limiter leurs déplacements.

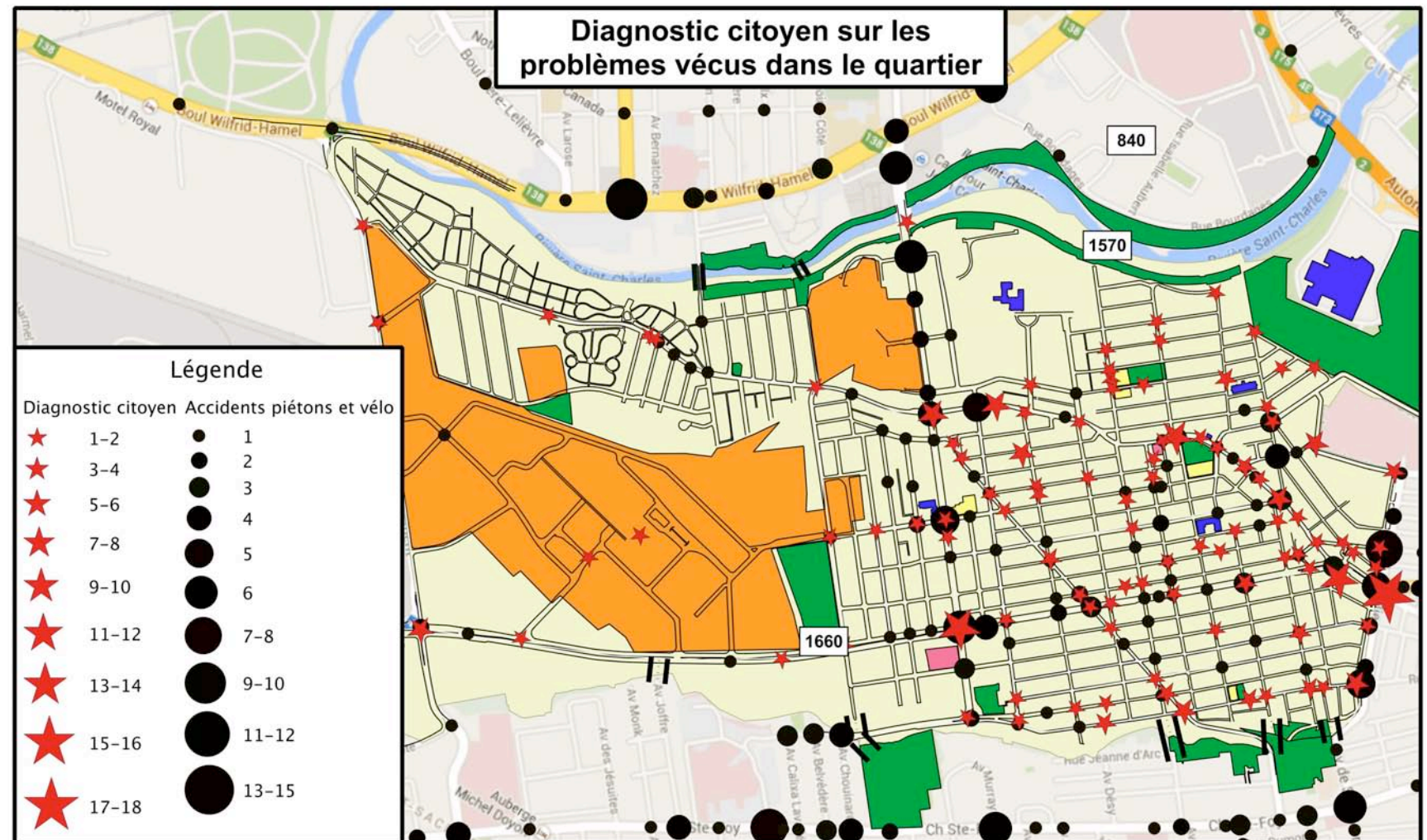
À l'inverse, la moindre incitation à se déplacer à pied ou en vélo contribue au renforcement de sécurité des citoyens.

À cet égard, l'équipe du PMDQ a organisé des ateliers citoyens au printemps 2013 afin de déterminer, entre autres, les lieux où les citoyens rencontrent des difficultés dans leurs déplacements.

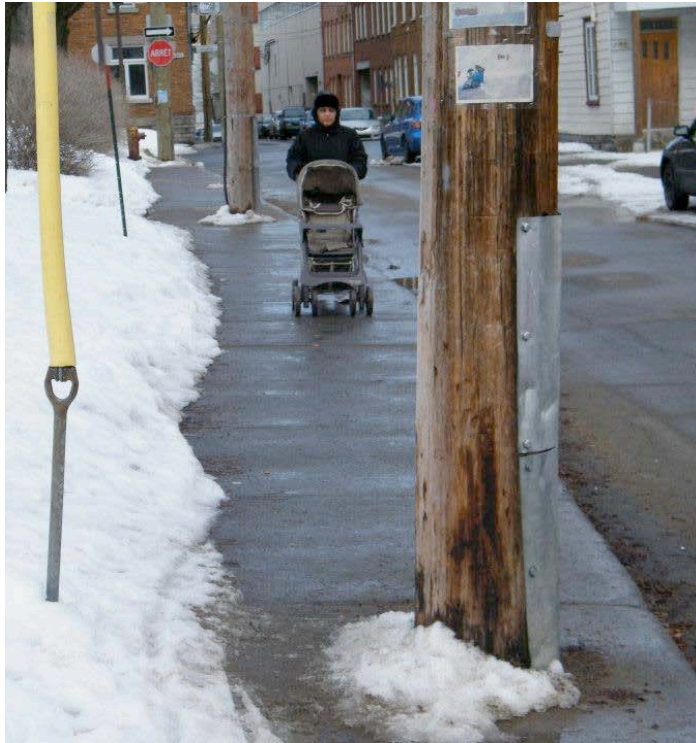
Sur la carte, les étoiles rouges illustrent la perception des citoyens à l'égard de la sécurité dans le quartier.

Comme on peut le constater, les lieux nommés par les participants aux ateliers correspondent aux données d'accidentologie de la SAAQ, ce

qui vient valider l'origine des problématiques perçues.



La répartition montre aussi que le sentiment d'insécurité est répandu sur l'ensemble de la partie résidentiel du quartier, principalement sur les artères à vocation de transit automobile, sur les artères commerciales ainsi que sur plusieurs rues locales, notamment la rue Arago.



On constate aussi que le sentiment d'insécurité est présent autour des lieux de destination très fréquentés : parc, supermarchés, centres communautaires et écoles primaires. Ce sont les lieux du quartier où l'on retrouve les usagers les plus vulnérables que sont les enfants, les adolescents, les aînés et les personnes mobilité réduite.

Étant donné que le sentiment d'insécurité est très répandu, il importe de le considérer si l'on veut favoriser l'utilisation des transports actifs (marche, vélo).

Les ateliers citoyens ont permis de dégager plusieurs axes prioritaires qui expliquent en grande partie pourquoi il est si répandu :

- Les trottoirs : état dégradé, mauvais aménagement, présence de nombreux obstacles et manque d'entretien;
- Les intersections : problème de sécurité, mauvais aménagement, largeur excessive, feux piétons mal adaptés;
- Manque d'infrastructures cyclistes;

- Circulation : nuisances importantes causées pas la circulation de transit sur les rues résidentielles

Étant donné que les participants ont souligné l'importance des problèmes d'aménagement des trottoirs et des intersections, l'équipe du PMDQ a cherché à en prendre la mesure à l'aide d'une activité participative de collecte de données.

Les deux prochains points présentent les résultats de notre enquête. La méthode employée ainsi que l'ensemble des résultats sont présentés en annexe.

3.2.2. Les trottoirs : des aménagements dangereux et inconfortables

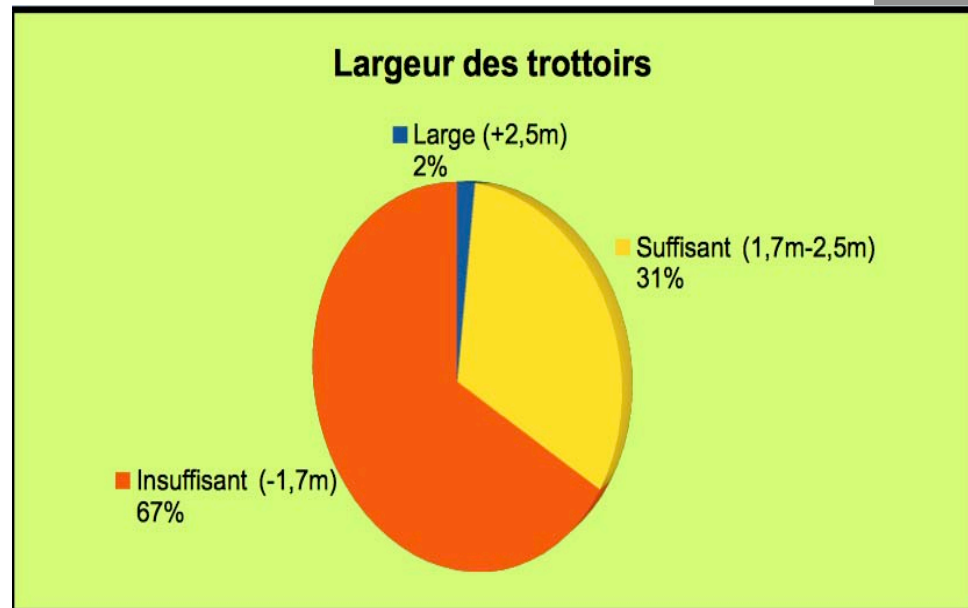
L'enquête terrain réalisée en février 2014 par l'équipe du PMDQ sur 15% des tronçons des artères locales du quartier, permet de rendre compte de l'ampleur du problème soulevé par les citoyens lors des ateliers de travail.

Encombrés, trop étroits et en mauvais état, l'aménagement des trottoirs participe à la création d'un espace urbain peu invitant et difficile d'accès.

Les données révèlent un environnement qui n'est pas favorable à la marche et questionne la sécurité des aménagements autant que le confort.

On constate que 67% des trottoirs du quartier ont une largeur insuffisante. En effet, 2 trottoirs sur 3 n'atteignent pas 1,75m qui est la norme d'aménagement recommandée par le *Guide de conception géométrique des rues* de la Ville de Québec ainsi que par le *Guide pratique d'accessibilité universel* de la Ville de Québec.

De plus, l'étroitesse des trottoirs questionne la répartition équitable de l'espace puisque la chaussée réserve toujours au minimum 2 voies de circulation aux automobiles, soit une pour circuler, une pour stationner.

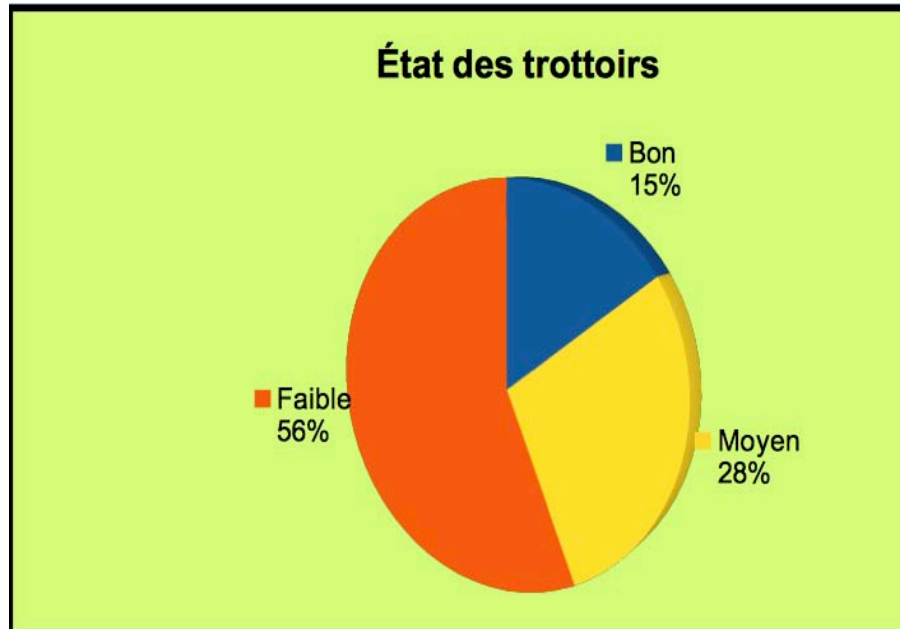


Dans Saint-Sauveur, la largeur des trottoirs offre un sentiment d'inconfort aux usagers, ce qui freine considérablement l'augmentation de l'utilisation de la marche comme moyen de transport. En plus de l'inconfort, l'étroitesse des trottoirs est un danger notamment pour les personnes à mobilité réduite qui se retrouvent obligées dans bien des cas d'emprunter la chaussée. Dans le quartier, c'est bien connu, « on marche dans la rue ».

Lors de l'enquête qui s'est déroulée en saison hivernale, nous avons constaté que seulement 15% des trottoirs étaient dans un bon état pour la marche.

De gros problèmes d'entretien sont présents sur l'ensemble des trottoirs des artères résidentielles (ou locales). La neige et la glace les recouvrent et présentent un danger, surtout pour les aînés, les personnes à mobilité réduite et les familles.

En toute saison, les piétons devraient disposer de surfaces sèches et non glissantes pour se déplacer. Il s'agit d'un élément important de toute politique d'incitation à la marche.

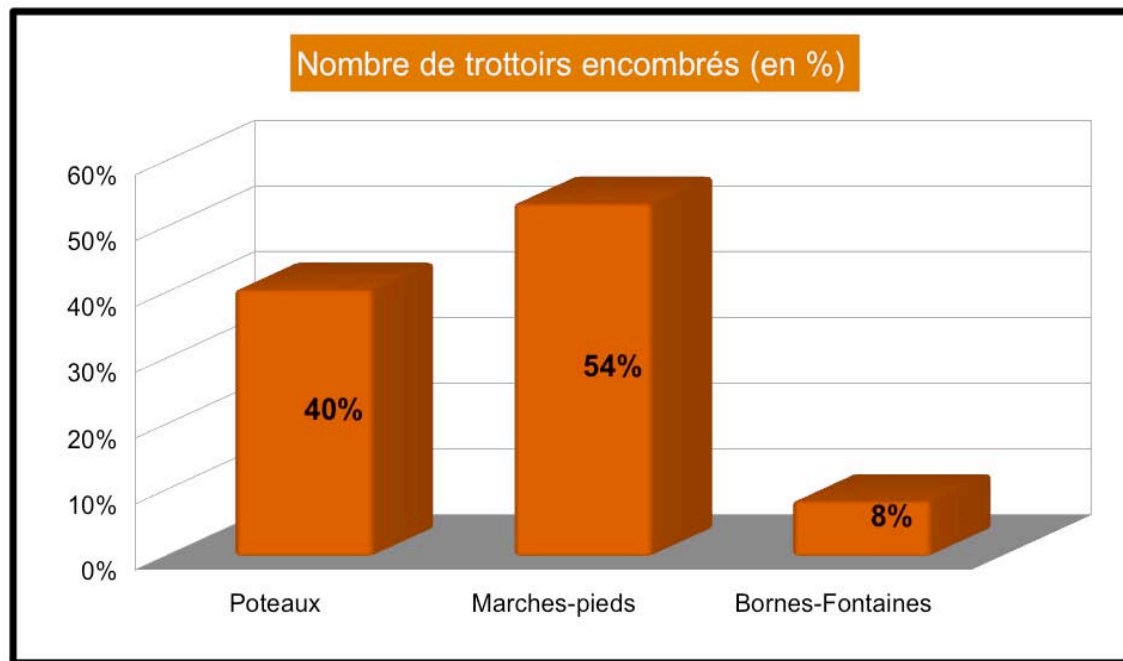


De plus, les citoyens devraient pouvoir se déplacer sur un réseau piétonnier libre de tout encombrement, mais dans Saint-Sauveur ce n'est pas souvent le cas.

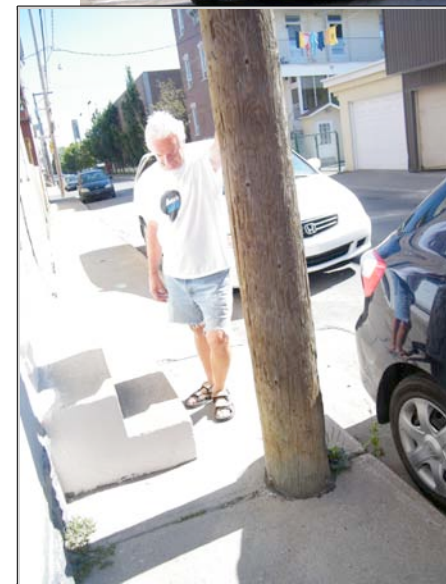
En effet, on constate que 40% des trottoirs sont obstrués par des poteaux; 54% par des marches-pieds (pour accéder aux habitations) et 8% par des bornes-fontaines.

dans la rue ou de traverser sur le trottoir d'en face (s'il est mieux...) pour pouvoir marcher de façon confortable. Il s'avère que les poteaux sont particulièrement nuisibles au déneigement adéquat des trottoirs puisque les chenillettes de déneigement ne peuvent circuler qu'en partie.

Même lorsque les trottoirs sont refaits à neuf, l'encombrement ne rend pas la marche efficace.



Ces encombrements sont nuisibles et dangereux pour tous les usagers qui n'ont d'autres choix que de slalomer, de marcher



L'enquête terrain a permis de constater aussi que les mesures d'apaisement de la circulation font également gravement défaut. Seulement 2% des rues ont une vitesse limitée à 30 km/h, 1% ont des avancées de trottoir et 1% des chicanes, 0% ont des dos d'âne, 0% ont un bollard et 0% ont un support vélo installé sur la chaussée.

Les mesures d'apaisement de la circulation sont pourtant simples et peu coûteuses.

Elles permettent de diminuer les accidents et limitent aussi les comportements délinquants des automobilistes. De plus elles renforcent le sentiment de sécurité des usagers les plus vulnérables que sont les enfants, les aînés, les parents accompagnés de jeunes enfants et les personnes à mobilité réduite.

Un autre constat est l'absence manifeste de mobilier urbain.

Les rues locales sont presque complètement dépourvues de supports à vélo, de fontaine, de banc ou de poubelle. De tels mobiliers permettraient d'améliorer le confort des usagers.

Enfin, nous avons constaté que sur 18% des rues résidentielles inspectées, il y avait un ou plusieurs commerces, ce qui est un facteur de vitalité pour le quartier et une incitation à la marche pour les résidents.

Dans l'ensemble le constat de l'aménagement des trottoirs est déplorable. C'est un problème important qui mériterait d'être considéré en priorité par les autorités municipales si elles souhaitent favoriser les transports actifs qui sont très importants dans le quartier.

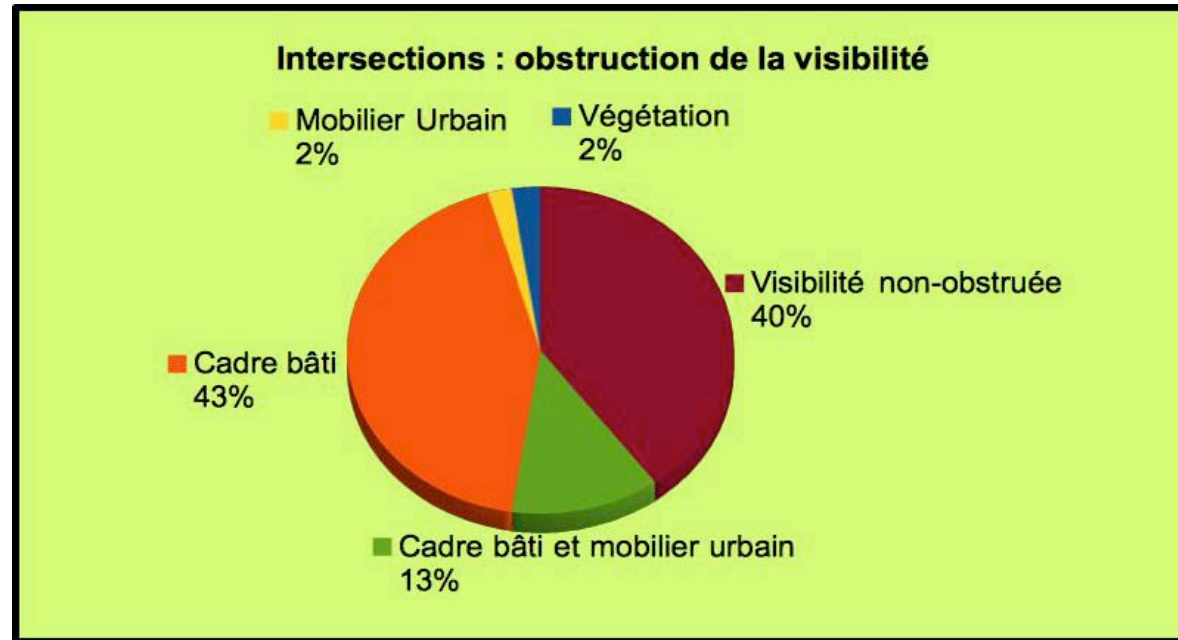


3.2.3. Des intersections dangereuses : visibilité réduite pour les automobilistes



L'enquête terrain réalisée en février 2014 par l'équipe du PMDQ auprès de 15% des intersections des artères locales du quartier permet de constater le niveau de dangerosité auquel sont confrontés les usagers.

La visibilité aux intersections est un facteur prépondérant pour la sécurité, bien sûr pour celle des automobilistes, mais encore plus pour les usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

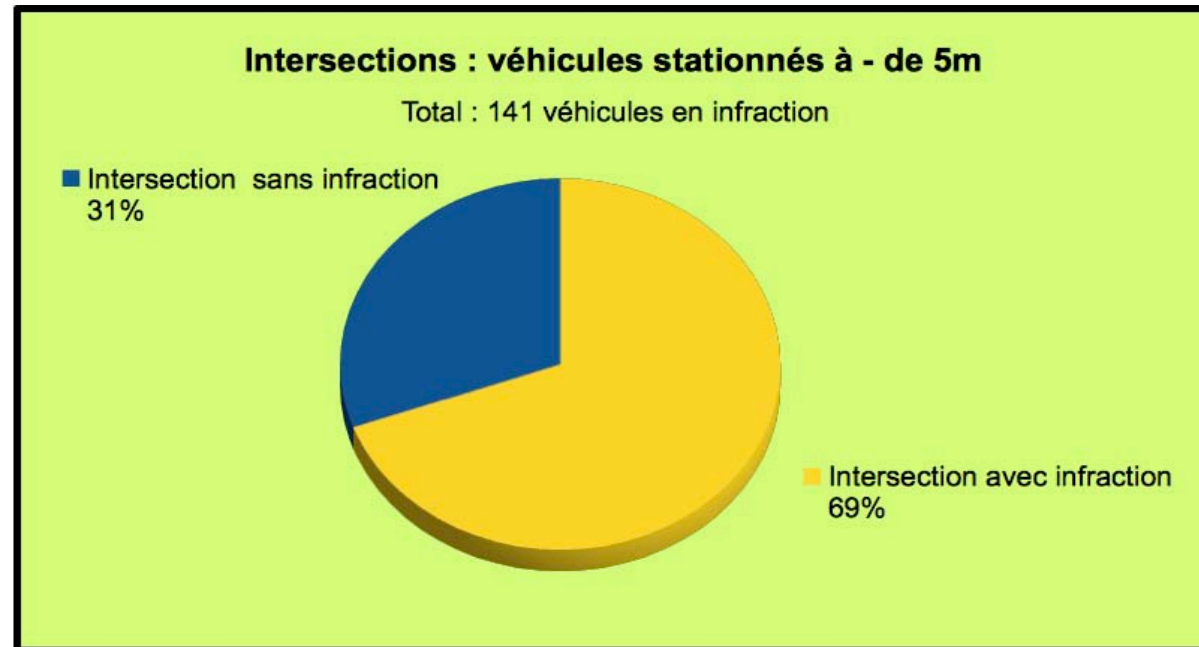


Selon le *Guide de conception géométrique des rues* de la Ville de Québec, aucun bâtiment, aucune construction, aucun objet et aucun végétal n'est permis à l'intérieur d'un triangle de visibilité qui mesure 6m de côté. En somme, il ne devrait pas y avoir d'obstruction à la visibilité des automobilistes.

Dans Saint-Sauveur, 60% des intersections des artères locales ont une visibilité obstruée. Cela fait en sorte que les automobilistes doivent s'engager dans l'intersection avant d'avoir une visibilité suffisamment dégagée.

L'obstruction est causée principalement par l'emplacement des bâtiments en bordure des propriétés. Mais à cela s'ajoute, pour 13% des cas, des poteaux qui contribuent à diminuer la visibilité.

Cela n'est pas tout, nous avons constaté un nombre très élevé de véhicules stationnés à moins de 5 mètres des intersections.



Le manque de visibilité augmente énormément la probabilité d'accidents. Étant donné que cette probabilité est élevée dans Saint-Sauveur et que l'aménagement n'est pas adéquat, il convient de prendre ce problème très au sérieux pour la sécurité de tous, incluant les automobilistes.

Sur les 95 intersections inspectées, 69% avaient un ou plusieurs véhicules stationnés en infraction. Au total, 141 véhicules étaient en infraction. Du point de vue des piétons, le sentiment de sécurité est très brimé par cette réalité.



De plus, nous avons observé que les abaissements des trottoirs (bateaux pavés) sont très encombrés. Ce problème est important car cela empêche les piétons d'accéder au trottoir.

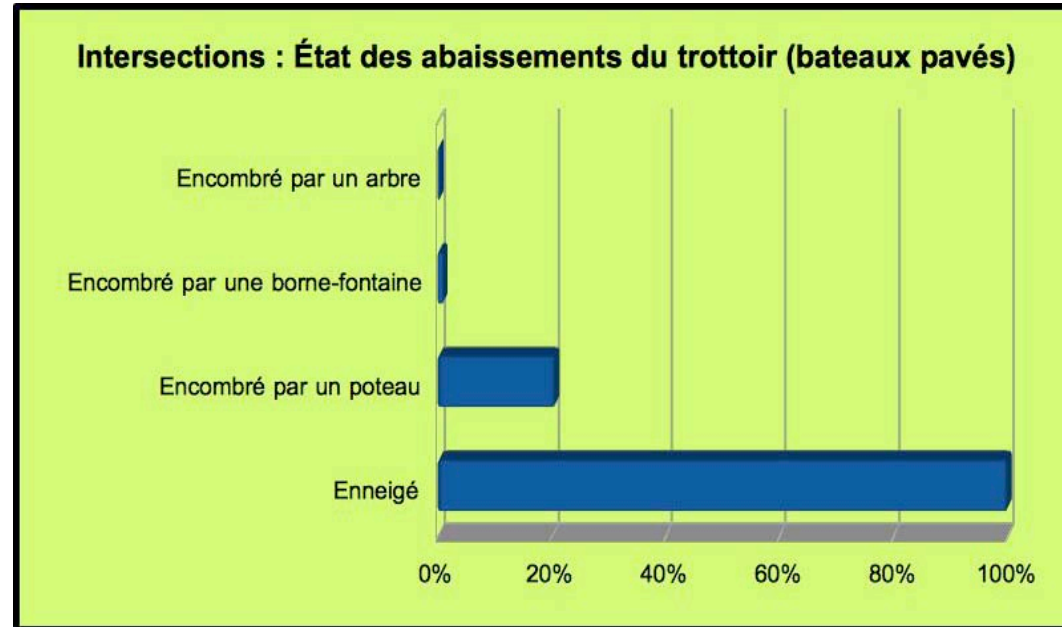
Dans 21% des cas les abaissements de trottoir sont encombrés par un poteau; dans 1% des cas par une borne-fontaine.

En somme un abaissement de trottoirs sur cinq n'est pas accessible pour un bon nombre d'utilisateurs : les personnes à mobilité réduite, les poussettes, etc.

Lors de notre enquête qui a eu lieu au mois de février, nous avons repéré d'autres indicateurs très préoccupants pour la sécurité et la convivialité.

Au niveau de l'entretien, 100% des abaissements de trottoir étaient enneigés ou glacés.

Aussi, le marquage au sol est problématique. Alors que seulement 6% des arrêts obligatoires sont aménagés d'un passage piéton, il s'avère que 67% du marquage au sol est usé et peu visible. Pour ce qui est des arrêts obligatoires, 11% sont aménagés d'une ligne d'arrêt mais 82% du marquage est peu visible.



Comme pour les trottoirs on constate l'absence de mesure d'apaisement de la circulation, seulement 1% des intersections avaient une avancée de trottoir, 0% un bollard, 0% un passage surélevé.

Finalement, il convient de mentionner que les poteaux qui sont présents aux intersections et qui obstruent souvent la visibilité des automobilistes et la descente des trottoirs pour les piétons font office de poteau d'éclairage (type rue). Aucun éclairage de type trottoir n'a été repéré. Ces éclairages sont

pourtant plus confortables pour les piétons puisqu'ils éclairent leur passage alors que les éclairages de type rues éclairent la chaussée et sont responsables d'une pollution lumineuse importante.



3.2.4. Des aménagements utilisés

Ce sombre portrait des infrastructures destinées aux piétons doit être mis en relation avec le nombre très important de déplacements qui sont effectués à pied. Rappelons que, dans le quartier, 28% des déplacements se font à pied et à vélo.

Ainsi, bien que les aménagements comportent des éléments de dangerosité important et que le sentiment d'insécurité relié aux déplacements est élevé, il n'en reste pas moins que les gens utilisent tout de même les aménagements.

Par exemple, l'équipe du PMDQ a organisé un comptage dans les escaliers de la falaise. Il est étonnant de voir à quel point les escaliers sont utilisés et qu'ils sont même très utilisés à des fins d'entraînement sportif.

Le 14 juin 2012, de 7h00 à 18h00, notre équipe a comptabilisé dans les côtes et les escaliers du quartier Saint-Sauveur, 2480 piétons qui montaient ou descendaient de la Haute-Ville.

Ainsi, lorsqu'il y a des aménagements, on

constate qu'ils sont utilisés. On peut donc facilement supposer que l'augmentation des aménagements de qualité dans le quartier favoriserait l'emploi des transports actifs.



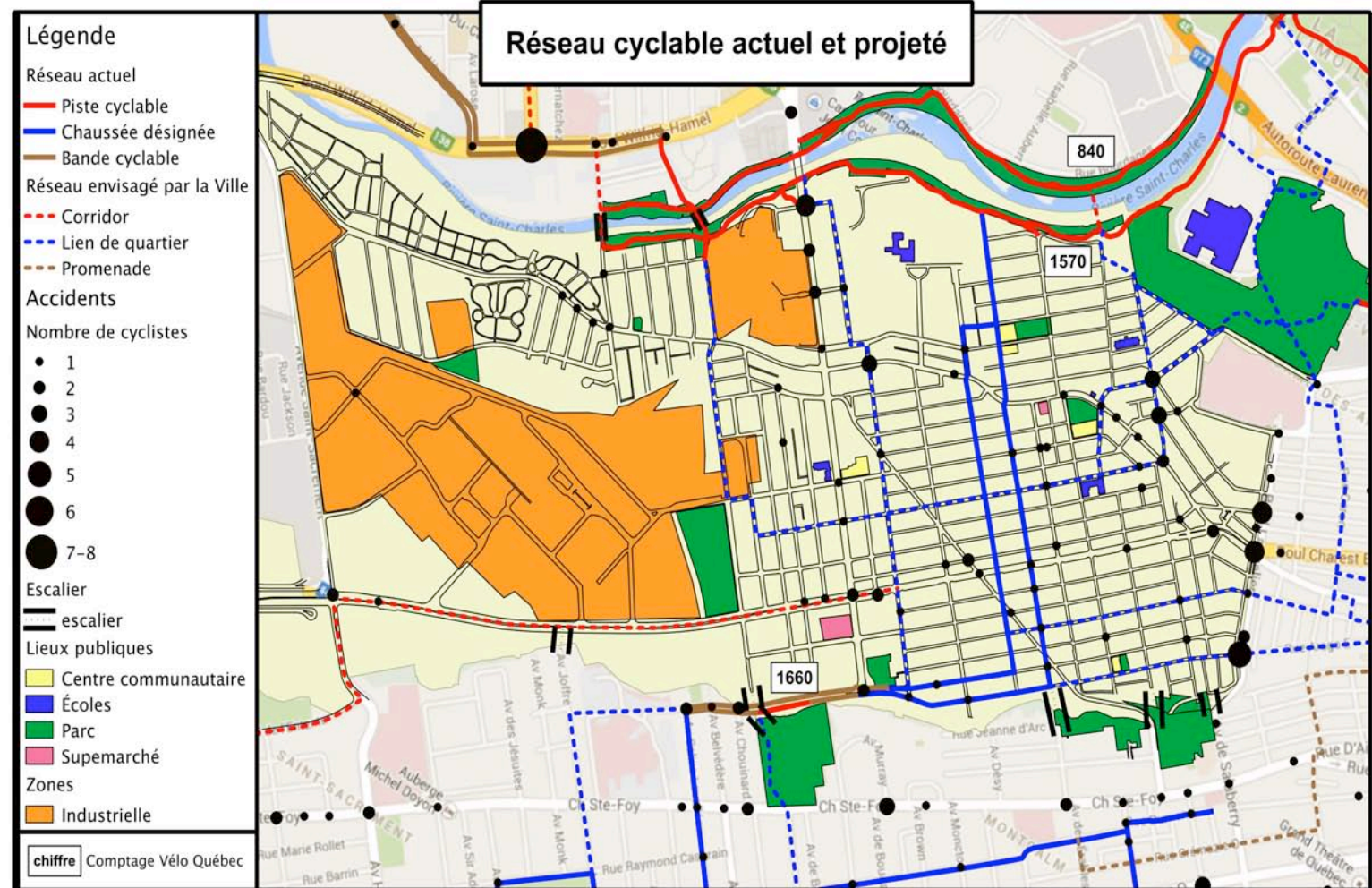
3.2.5. Réseau cyclable : très peu développé

Le cyclisme, tout comme la marche, contribue à économiser l'énergie, à préserver l'environnement, à réduire l'engorgement du réseau routier et à améliorer la santé publique.

La popularité du vélo est indiscutable et elle tend à s'accroître. Selon l'organisme Vélo Québec, 58% de la population de 18 à 74 ans fait du vélo, dans la Ville de Québec. Pour les 6-17 ans, ce taux monte à 90%. C'est un indicateur à considérer pour Saint-Sauveur qui abrite de nombreuses familles.

Le réseau cyclable du quartier est très peu développé. En fait, il ne s'agit pas d'un réseau à proprement parler, mais plutôt de deux aménagements : une piste cyclable saisonnière qui longe la rivière et une chaussée désignée qui relie la rivière à la côte de la Pente Douce.

La piste cyclable se situe en dehors du réseau routier et le sentiment de sécurité y est très développé. Elle est d'usage récréatif et utilitaire pour rejoindre le secteur du Vieux-port et le quartier de Limoilou. Depuis que les berges de la rivière ont été réaménagées, le cadre est enchanteur et c'est



un parcours très emprunté, qui attire beaucoup de cyclistes. Par contre, c'est un aménagement seulement saisonnier puisque la surface n'est pas déneigée l'hiver.

Pour ce qui est de la chaussée désignée, le

tracé emprunte les rues Bigaouette, Montmagny, Saint-Luc, Arago et Franklin. Il permet de connecter la rivière avec la côte de la Pente-Douce. Cet aménagement qui traverse le quartier comprend seulement un mar-

quage au sol avec des panneaux de signalisation, sans bandes cyclables ni autres aménagements favorisant la circulation en vélo. Ainsi, les conditions de la mobilité cycliste se résument à rouler dans la rue, côtoyant de près les voitures.



Pour ce qui est de la côte de la Pente-Douce, elle est aménagée du côté de la montée en partie avec une bande cyclable. Du côté de la descente, un court trajet est aménagé d'une piste cyclable le reste avec une bande cyclable. Lorsque la côte de la Pente-Douce

se termine, le reste de la montée qui est très abrupte est aménagé avec une chaussée désignée.

Selon des comptages effectués par Vélo Québec¹¹, les 15 et 23 septembre 2010, la côte de la Pente-Douce accueille, en semaine, 1660 cyclistes par jour. Le corridor cyclable indique un débit de 1570 cyclistes au sud (au niveau de la rue de Carillon) et 840 cyclistes sur la rive nord (au niveau de la rue Mgr. Plessis)

En dehors de ce réseau qui est très faible plusieurs artères offrent des conditions très difficiles pour les vélos, étant donné le débit de circulation automobile.

Peu sécuritaires et mal aménagés, le peu d'aménagements cyclables du quartier n'incitent pas assez les personnes à utiliser leur vélo comme moyen de transport.

À partir d'un échantillon aléatoire de 15% des artères locales du quartier, notre activité de collecte de données du mois de février 2014 a permis de constater que :

- 48% des chaussées sont dans un faible état pour la pratique du vélo;
- 36% des chaussées sont dans un bon état et 16% sont dans un état moyen;
- 3% des tronçons ont des supports à vélo;
- 3% des tronçons ont un vélo accroché au support.

De plus, au même titre que les piétons, les liens avec les quartiers Saint-Roch, Vanier, Saint-Jean-Baptiste et Montcalm ne sont pas efficaces.

En outre, l'accès à la Haute-Ville est grandement limité par la falaise. Les rues abruptes découragent bon nombre de cyclistes à en faire l'ascension et même à en faire la descente, particulièrement la côte Salaberry. En plus, les escaliers ne comportent aucune goulottes pour aider les cyclistes à monter leur vélo.

¹¹ Vélo Québec, L'État du vélo au Québec en 2010, zoom sur Québec.

Le meilleur exemple de la complexité des liens de quartier est sans doute la connectivité avec le quartier Saint-Roch. Le trajet à effectuer pour atteindre la bibliothèque Gabrielle-Roy tient du labyrinthe pour une personne qui souhaite respecter les sens uniques du quartier.

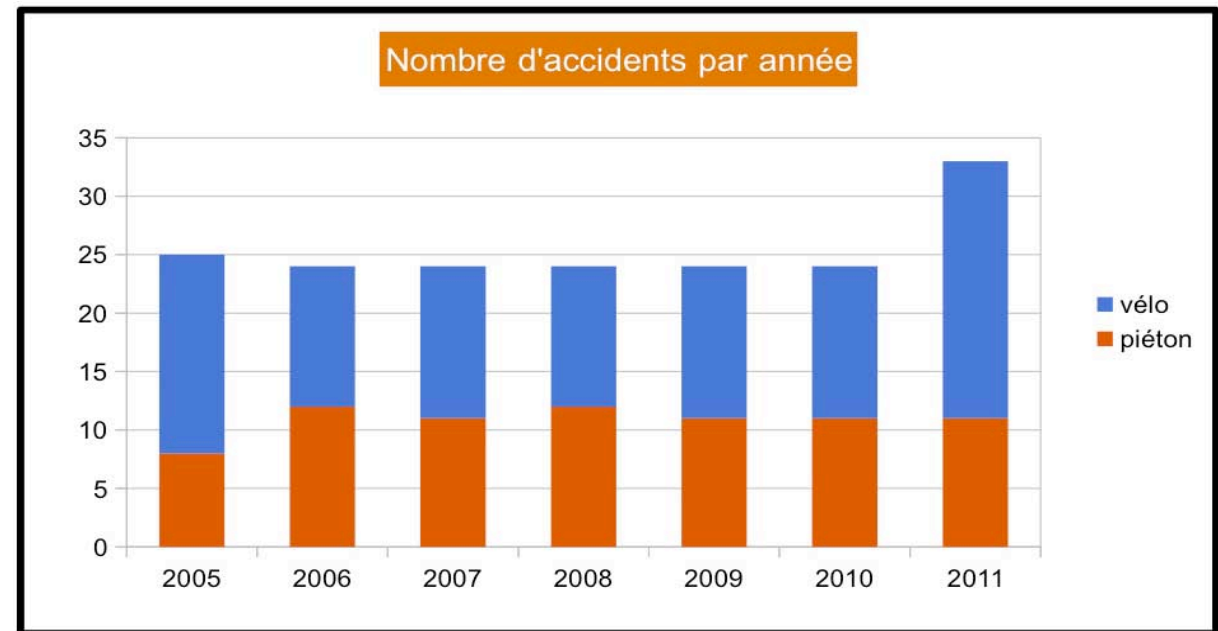
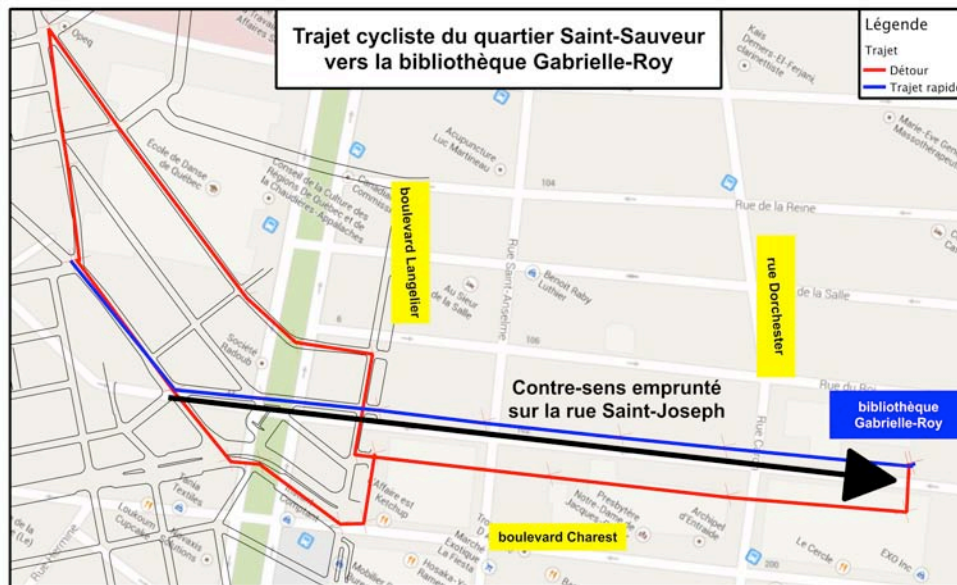
Le chemin le plus rapide est d'emprunter le bd. Charest, mais la sécurité y est fortement compromise pour les cyclistes. Peu de gens s'y aventurent. L'autre façon d'accomplir le trajet est de prendre la rue Saint-Catherine,

pour ensuite prendre Saint-François et, arrivé au boulevard Langelier, rejoindre la rue Notre-Dame-des-Anges pour remonter vers la bibliothèque sur la rue de La Cité, après avoir franchi la rue Dorchester, à un endroit large de 4 voies et où il n'y a aucun aménagement pour faciliter la traverse.

En pratique, beaucoup de gens se rendent vers Saint-Roch en empruntant Saint-Joseph à contre-sens. C'est le lien le plus direct, la rue est suffisamment large et cela évite de grands détours. Mais cette pratique est illégale en vertu de la réglementation. La connectivité avec le quartier Saint-Roch, haut lieu de

destination, est ainsi un enjeu important pour les cyclistes du quartier.

Enfin, on constate que les aménagements visant à faciliter la circulation des cyclistes sont pratiquement inexistant dans le quartier, particulièrement en ce qui concerne le vélo utilitaire et que malheureusement le nombre d'accidents cyclistes par année tend à augmenter.



3.3. Les infrastructures allouées au transport collectif

3.3.1. Une desserte en transports en commun déficiente

Le quartier Saint-Sauveur est sillonné par plusieurs trajets d'autobus. On constate qu'il bénéficie du passage de l'un des métrobuses. Le numéro 802 traverse le quartier du nord au sud et sa fréquence de passage est élevée.

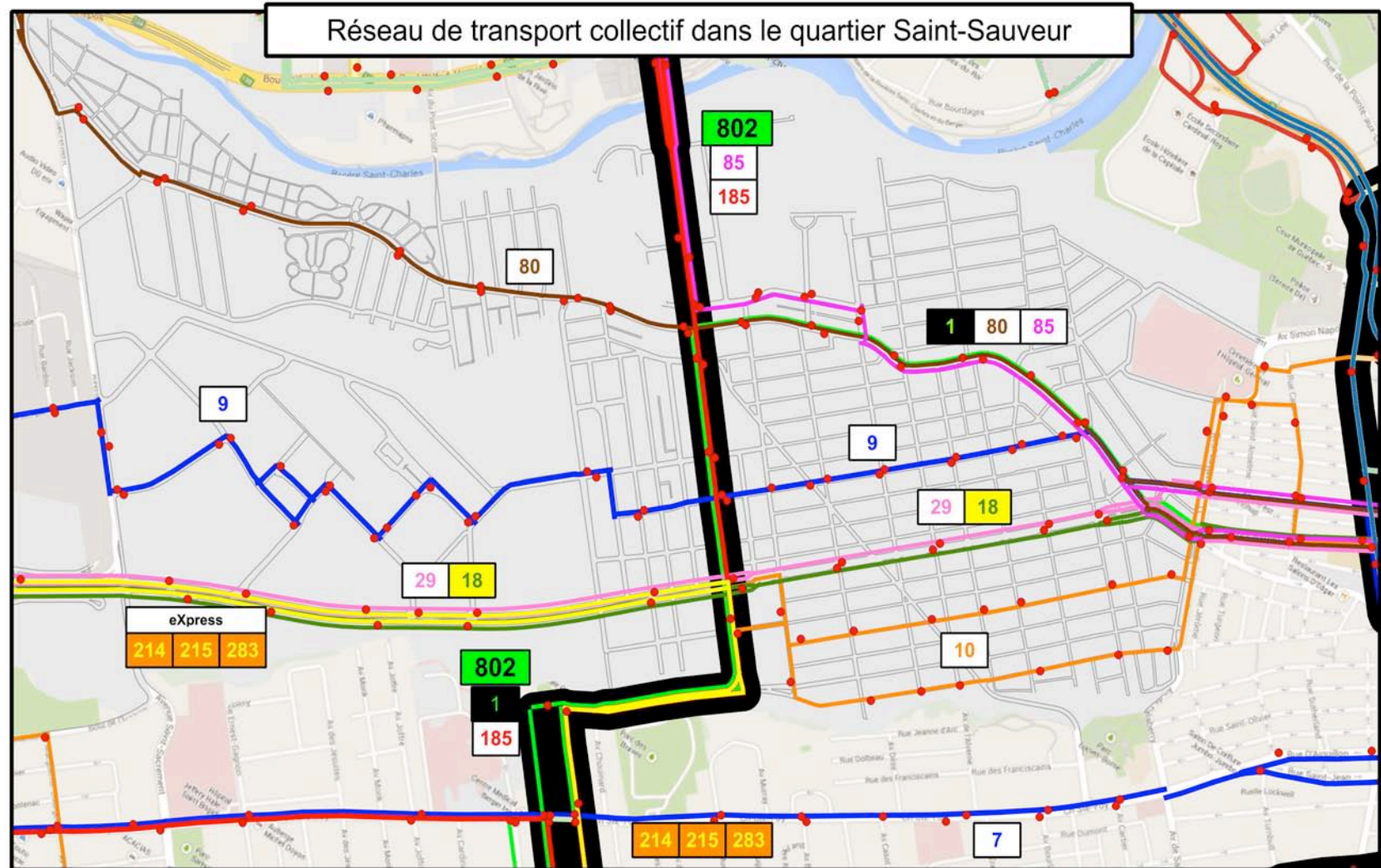
Son trajet permet la liaison vers la Haute-Ville, donnant accès notamment au trajets 800 et 801 sur le boulevard René-Lévesque. Au nord, le métrobus 802 traverse la rivière et se dirige à l'est pour rejoindre le quartier Limoilou.

En bref, le trajet du 802 permet de connecter avec le réseau le plus rapide et le plus efficace de la Ville de Québec puisqu'il mène aux pôles d'activités les plus importants.

Toutefois, les participants aux ateliers de travail citoyens ont souligné que l'accès à ce trajet demeure fastidieux, soit parce qu'ils sont obligés de traverser de grosses artères à pied, ou bien parce que le parcours pour s'y rendre est long. On com-

prend ici l'avantage qu'il y aurait à développer des aménagements pour piétons qui soient efficaces afin de se rendre jusqu'à la rue Marie-de-l'incarnation.

Pour les résidents et les usagers de l'est du quartier, le plus court trajet pour rejoindre le réseau métrobus, est de se rendre dans Saint-Roch, sur la rue Dorchester, là où s'ar-



rête le métrobus 800 et 801. Il n'en reste pas moins que la distance à parcourir entre le 801 et le 802 est de 1,5 km et que la plus grande partie de la population réside entre ces deux trajets.

De nombreux usagers du réseau doivent parcourir une distance de 500m à 750m pour atteindre directement le réseau métrobus du RTC.

L'autre option disponible est d'utiliser un des parcours qui traversent le quartier d'est en ouest pour rejoindre ce réseau, soit le 1,



le 80, le 85, le 9, le 18, le 29 ou le 10. Cependant, de nombreux participants aux ateliers de travail ont mentionné que la desserte

n'était pas adéquate et que la fréquence des autobus était pas inefficace.

En fait les autobus 9, 10, 29 et 85 ne passent que de 3 à 6 fois par jour en semaine.

Le 80 passe au 30 minutes aux heures de pointe, le 18 passe au 20 minutes et le 1 aux 15 minutes.

On constate que la population qui réside à l'ouest de Marie-de-l'Incarnation dépend essentiellement du passage de l'autobus 80, dont la fréquence est faible.

Pour ce qui est de la population qui réside au sud du bd. Charest, elle doit se rendre jusqu'au boulevard pour rejoindre le 18.

La population au nord de Charest peut rejoindre le 80 et le 1, qui seraient plus efficaces si leurs horaires était décalés. En effet, ces deux autobus se suivent le long de Saint-Vallier, ce qui n'avantage guère les usagers qui veulent rejoindre rapidement le réseau métrobus.

Pour ce qui est des pôles de destination mal desservis, il importe de mentionner que l'Université Laval et le secteur de Sainte-Foy sont desservis par l'autobus 18, mais que sa fréquence n'est pas assez élevée, comparée à celle du métrobus. Les horaires sont restreints et correspondent aux heures de pointes étudiantes, en raison du lieu de des-

tinuation qui est l'Université Laval. Cependant le pôle Université/Sainte-Foy est un lieu de destination important pour les études, mais aussi pour le travail; ce qui mériterait une plus grande fréquence.

En ce qui concerne l'axe est-ouest, la rue Saint-Vallier est relativement bien desservie, par les parcours 1 et 80. Malencontreusement les trajets se suivent, mais le 1 est très apprécié parce qu'il monte jusqu'en Haute-Ville.

En somme, l'efficacité de la desserte, pour de nombreux secteurs du quartier, demeure insuffisante et soulignons aussi qu'aucun parcours ne fait office de navette de quartier.

Enfin, un autre facteur limite l'utilisation du transport collectif dans le quartier et c'est le coût d'utilisation. Dans le cadre des ateliers de travail citoyens, plusieurs participants ont indiqué que le coût des laissez-passer mensuel ou des billets était trop élevé.

Considérant qu'une grande proportion de personnes vivent sous le seuil de faible revenu, le coût élevé d'utilisation constitue un frein réel à l'utilisation du transport en commun.

3.4. Les saisons : un facteur qui influence les déplacements

3.4.1. L'été : une

Le quartier Saint-Sauveur possède seulement quelques parcs publics et espaces de petites tailles tels que le parc Durocher ou le parc Roger-Lemelin.

Le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc Victoria et le parc Dollard sont les plus grands espaces verts du quartier, mais sont tous deux situés en bordure.

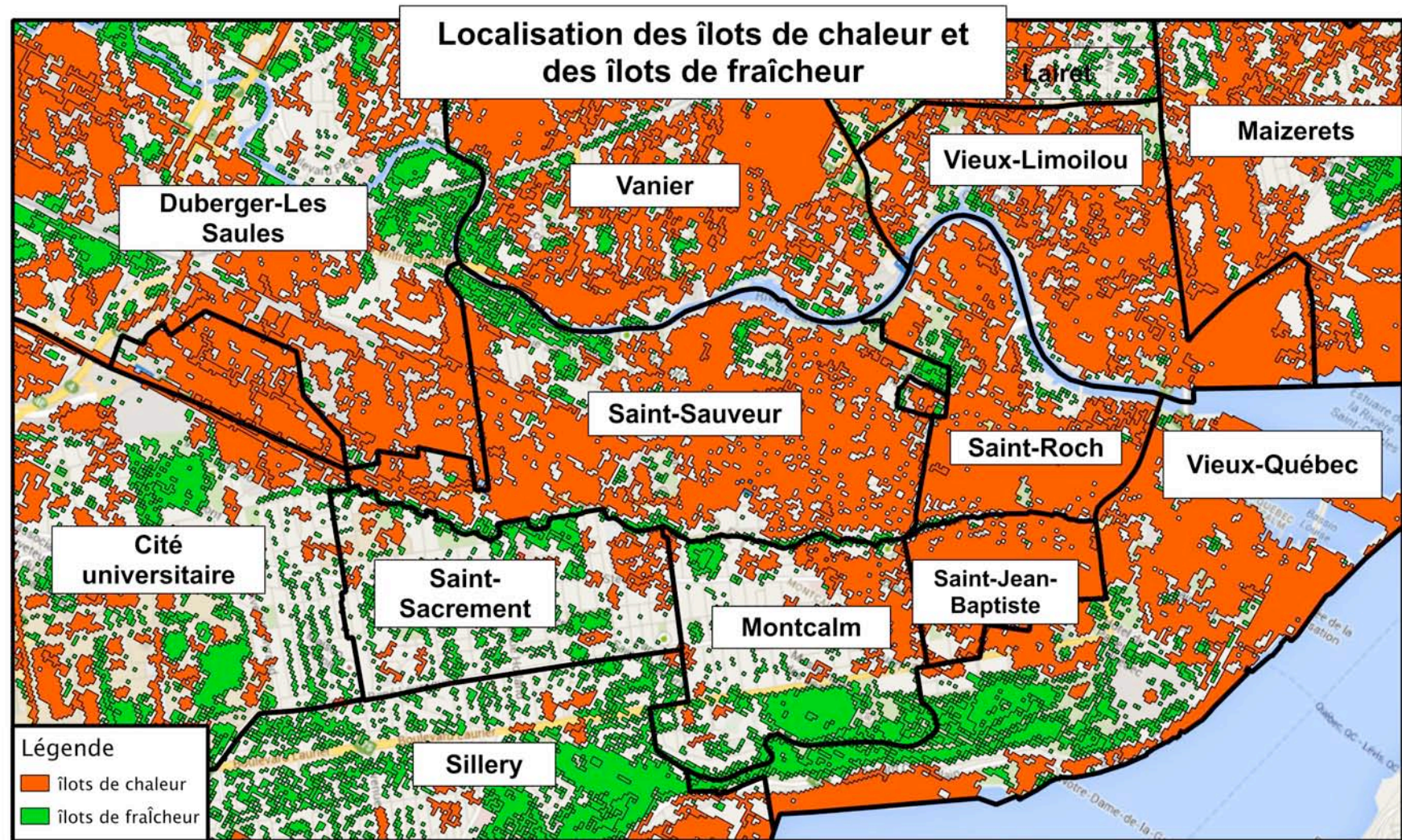
Les conséquences importantes de la faible canopée du quartier sont concentrées autour du phénomène des îlots de chaleur, problème de santé publique reconnu par les autorités municipales.

Les îlots de chaleur sont des zones où la différence de température peut atteindre jusqu'à 12 °C de plus que dans les zones rurales environnantes. Dans

les quartiers centraux, la chaleur accablante expose les citoyens à d'importants problèmes de santé, en particulier les personnes atteintes de maladies chroniques, les

personnes âgées et les jeunes enfants.

Les îlots de chaleur urbains contribuent à la détérioration de la qualité de l'air intérieur



et extérieur, et peuvent créer un stress thermique chez les personnes qui résident ou qui travaillent dans le quartier; de plus, la chaleur engendrée peut provoquer des inconforts, des faiblesses, des troubles de la conscience, des crampes, des syncopes, des coups de chaleur, voire exacerber les maladies chroniques préexistantes comme le diabète, l'insuffisance respiratoire, les maladies cardiovasculaires, cérébrovasculaires, neurologiques ou rénales, au point de causer la mort¹².

À partir d'un échantillon aléatoire de 15% des artères locales du quartier, notre activité de collecte de données du mois de février 2014 a permis de constater que seulement 15% des tronçons de rue ont des espaces verts. L'intégration des espaces verts dans l'espace public est donc une question de santé publique.

3.4.2. L'hiver : des aménagements mal entretenus

Au chapitre des conditions climatiques, il convient de rappeler que le déneigement est nécessaire pour assurer des déplacements confortables et sécuritaires.

Dans le quartier le problème est important. Il s'avère que des situations de trottoirs gla-

cés et enneigés peuvent durer plusieurs semaines, ce qui oblige de nombreuses personnes, surtout les aînés, les familles accompagnés de jeunes enfants et les personnes à mobilité réduite, à restreindre leurs déplacements.



¹² Gouvernement du Québec, Institut national de santé publique <http://www.monclimatmasante.qc.ca/flots-de-chaleur.aspx>

3.5. Conclusion : le PMDQ un plan nécessaire

Le portrait du quartier permet de constater que Saint-Sauveur possède de nombreux atouts pour favoriser les transports actifs. La forme de la trame urbaine, le tissu urbain serré et la forte densité de population sont des caractéristiques qui incitent la population à privilégier la marche, le vélo et les transports collectifs.

Et c'est le cas : les déplacements actifs dans le quartier représentent 28% de l'ensemble des déplacements de la population.

Cependant, à la lumière du diagnostic, on observe que l'aménagement des rues limite, à plusieurs égards, la mobilité des piétons et des cyclistes. L'important débit de circulation, le manque d'aménagements piétons sécuritaires, l'absence de réseau cyclable fonctionnel et la faiblesse du réseau de transport collectif sont autant de facteurs qui entravent l'essor des déplacements actifs et collectifs.

Bien que les personnes qui se déplacent avec une poussette, un panier à provision ou un déambulateur ont besoin d'espace, le quartier Saint-Sauveur impose aux piétons de marcher dans des conditions déplorable. Il est stupéfiant de constater combien d'obstacles et de difficultés encombrant les trajets des piétons :

poteaux, marche-pieds, borne-fontaine, automobiles stationnées en infraction, mauvais état et mauvais entretien des trottoirs...la liste est longue.

Les personnes qui ne possèdent pas d'auto sont nombreuses dans le quartier et elles devraient avoir accès à tout ce que la ville peut leur offrir et mener une vie quotidienne qui ne soit pas gâchée par des moyens de transports médiocres. Il y a donc urgence à simplifier et à sécuriser les déplacements à pied et à vélo.

Les défis pour améliorer les aménagements invitent à faire preuve d'engagement, d'ouverture et d'innovation. Les solutions sont, pour de nombreux endroits, à portée de main, des aménagements souvent simples



pourraient améliorer significativement la mobilité des piétons et des cyclistes dans le quartier.

À cet effet, il convient de porter une attention particulière aux enfants, aux adolescents, aux aînés et aux personnes à mobilité réduite et de placer leur qualité de vie et leur sécurité au cœur des priorités.

4. ANNEXES

Activité de collecte de données sur les caractéristiques des trottoirs et des intersections des rues locales du quartier Saint-Sauveur

1- Contexte

Au printemps 2013, l'équipe du PMDQ a organisé des ateliers de travail citoyen sur l'aménagement des rues du quartier. Les participants aux ateliers ont ciblé l'aménagement des trottoirs et des intersections comme un facteur important qui limite l'utilisation des transports actifs.

Étant donné l'étendu du problème soulevé, l'équipe du PMDQ a tenu à le quantifier en entreprenant une activité de collecte de données sur les caractéristiques des rues et des intersections du quartier Saint-Sauveur.

2- Objectif

L'objectif de l'activité est d'obtenir une mesure quantitative permettant de démontrer l'ampleur des problèmes reliés aux caracté-

ristiques des trottoirs et des intersections dans le quartier Saint-Sauveur. Ces données serviront à alimenter le diagnostic du PMDQ.

3-Présentation de la démarche

La démarche employée s'inspire de l'*Audit de potentiel piétonnier actif et sécuritaire* (PPAS) développée par l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

L'audit de potentiel piétonnier actif et sécuritaire (PPAS) évalue dans quelle mesure une rue, une intersection et un quartier sont favorables ou non à la marche. C'est un outil pratique (grille d'observation) qui permet de recueillir des données précises sur l'environnement bâti existant.

Après avoir assisté à une formation sur la réalisation de l'audit de potentiel piétonnier actif et sécuritaire (PPAS) présentée par Mme. Sophie Paquin, Ph.D. et urbaniste, l'équipe du PMDQ a répertorié un ensemble d'indicateurs qui permettent d'évaluer les problématiques reliées aux trottoirs et aux intersections.

Indicateurs pour les trottoirs :

- nombre de voies;
- largeur de la rue;
- largeur du trottoir;
- état du trottoir (Bon, passable, mauvais);
- présence d'une zone tampon (verte, bétonné, etc.);
- entrées charretières (usage, nombre, largeur);
- encombrement du trottoir (marche-pied, poteaux, etc.);
- état de la chaussée (extrémité droite pour le vélo, présence de bouche d'égouts, etc.);
- mesures d'apaisement de la circulation (dos d'ânes, chicanes, etc.);
- nombre de supports à vélos;
- nombre de vélos accrochés;
- vitesse de circulation permise;
- voie cyclable;
- transport en commun;
- présence de commerces;
- présence d'espaces verts.

Indicateurs pour les intersections :

- présence de ligne d'arrêt (visibilité);

- présence de panneau arrêt (toute direction ou non);
- présence panneau stationnement 5m (tous les coins ou non);
- cadre bâti - Marge de recul (en mètre);
- passage pour piétons (type, visibilité);
- état des bateaux pavé (Bon, passable, mauvais);
- éclairage (type trottoir ou rue);
- mesures d'apaisement de la circulation;
- présence de véhicules à moins de 5m de l'intersection;
- rayon de courbure (court ou long);
- feu de circulation (durée du cycle, VDFR, etc.);
- largeur de la chaussée à l'intersection;
- nombre de voies.

4. Échantillonnage

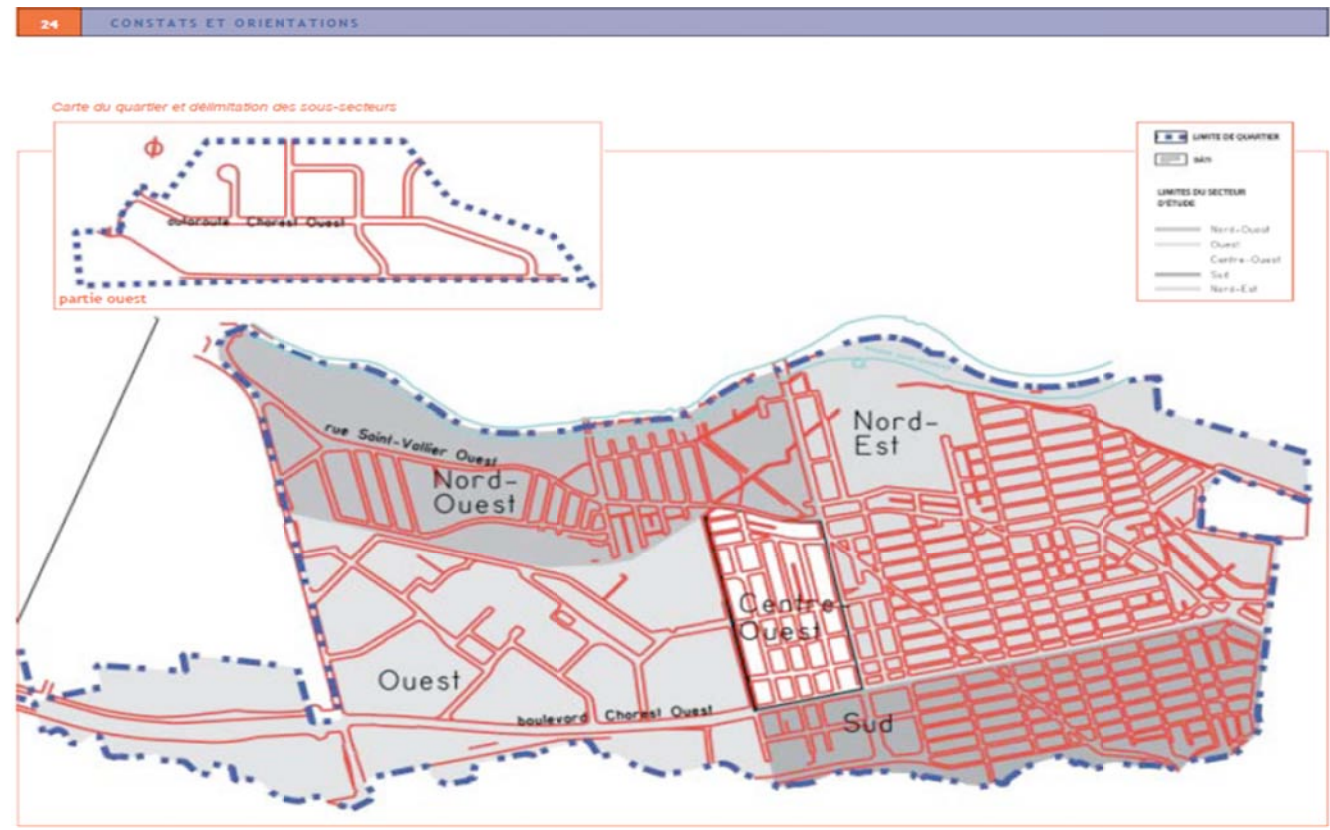
Pour des raisons d'économie de temps et d'énergie, l'équipe a choisi de procéder par échantillonnage. Inspiré des travaux de Mme. Sophie Paquin, Ph.D. et urbaniste, il a alors été décidé de sélectionner un échantillon aléatoire de 15% de l'ensemble des tronçons et des intersections des rues locales du quartier.

En raison de l'importance de leurs fonctions, nous avons exclu de l'échantillon les artères principales à vocation de transit au-

tomobile (bd. Charest, bd. Langelier, ave. Saint-Sacrement, rue Marie-de-l'Incarnation, rue de l'Aqueduc et rue Saint-Vallier Ouest).

Puisqu'un choix purement aléatoire aurait pu être trop artificiel et ne pas représenter les rues typiques du quartier, l'équipe a pris soin de sélectionner aléatoirement les rues sur la base de leur fonction urbaine ou de la hiérarchie routière en s'appuyant sur le Plan directeur du quartier Saint-sauveur.

Le Plan directeur du quartier Saint-sauveur (2005) identifie plusieurs sous-secteurs à l'intérieur même du quartier à l'aide de l'observation et l'analyse de la forme du parcellaire, des typologies de bâtiment et du paysage urbain en général. L'échantillonnage a donc été réparti sur les cinq sous-secteurs que l'on peut voir sur la carte.



- **La portion résidentielle nord-ouest** est assez isolée du reste du quartier et est enserrée entre le cimetière Saint-Charles, le parc industriel Saint-Malo et le garage municipal. Ce secteur est assez récent comparé aux autres entités du quartier. Dans un environnement urbain peu dense, les rues de ce secteur sont bordées par un type d'habitation individuel et unifamilial comprenant souvent un seul étage.
- **Le secteur ouest** est dominé par l'activité du parc industriel de Saint-Malo. Ainsi, le tracé des rues et le gabarit des bâtiments sont en rupture avec le reste du quartier. Également, de vastes terrains vacants isolent ce secteur des habitations plus à l'est.
- **Le secteur centre-ouest**, localisé entre la rue de Verdun et la rue Marie-de-l'Incarnation, correspond à une zone d'habitation où les bâtiments de plus ou moins trois étages sont généralement alignés sur la rue. Son développement date du début du XXe siècle et s'est réalisé en lien avec l'implantation des activités industrielles à proximité. On remarque aussi une orientation des îlots différente du reste du quartier.
- **La portion résidentielle nord-est** est la plus vaste, la plus ancienne et la plus

dense du quartier. On y retrouve un environnement urbain typique datant de la fin du XIXe siècle, marqué par une forte densité résidentielle et la présence de nombreux équipements (Écoles, loisirs).

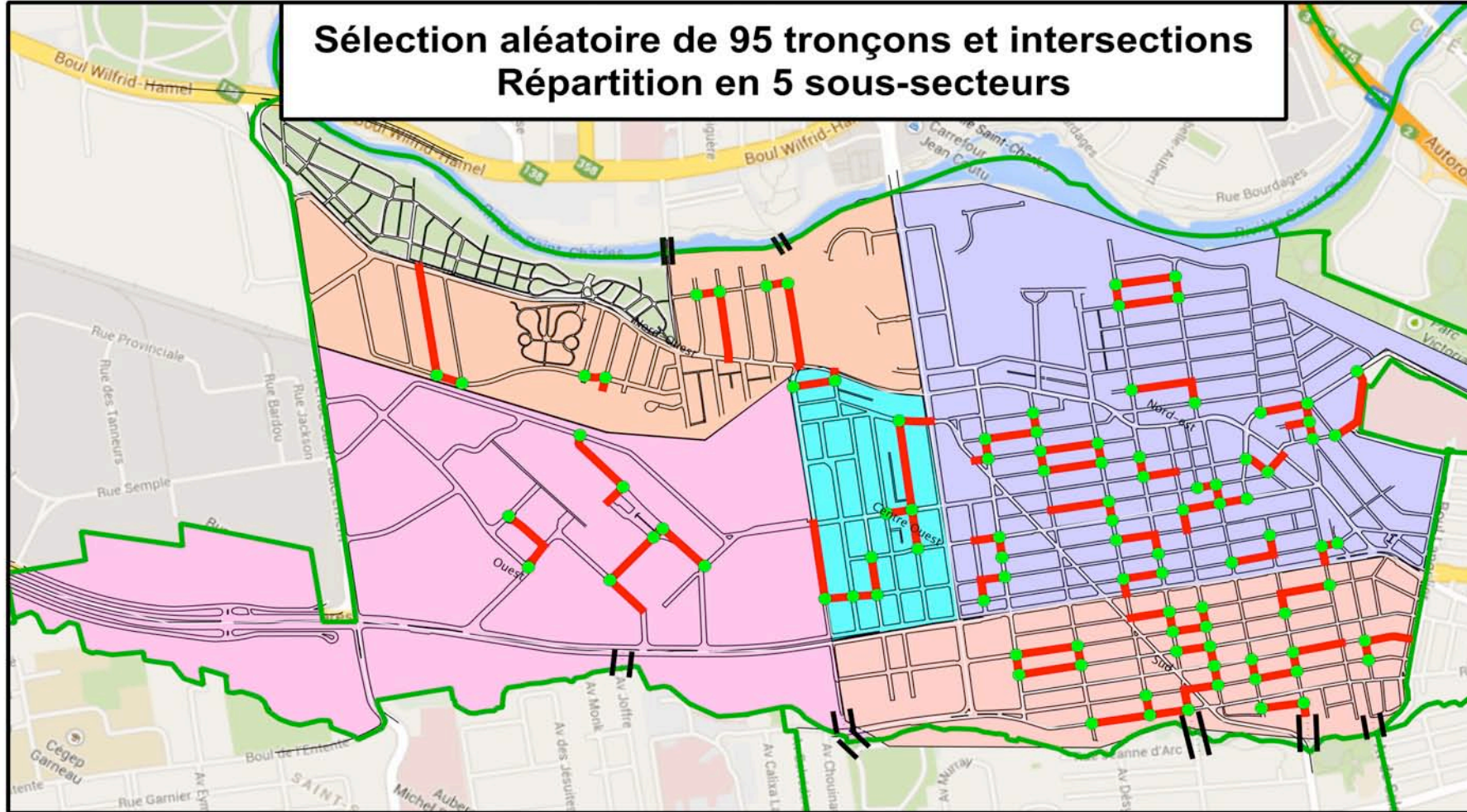
- **Le secteur sud** présente une typologie résidentielle semblable au secteur nord-est. Toutefois, cette entité se trouve isolée du reste du quartier suite au percement du boulevard Charest dans les années 1960, ce qui crée une forte rupture. Également, le secteur est limité au sud par la falaise. Il s'agit d'une zone majoritairement résidentielle (habitat assez dense en alignement sur la rue), mais on retrouve un pôle commercial assez important au carrefour du boulevard Charest Ouest et de la rue Marie-de-l'Incarnation.

Après avoir divisé le quartier en sous-secteur, l'équipe du PMDQ a dénombré le nombre de tronçons dans chaque sous-secteurs à l'aide du logiciel Quantum GIS.

La sélection s'est effectuée, non pas sur un seul tronçon de rue, mais plutôt sur un petit ensemble de rues qui forment un circuit. La raison est que les piétons se déplacent sur plusieurs rues vers le lieu de destination et conséquemment, un seul tronçon ne représente habituellement pas l'ensemble des rues utilisées lors du trajet.

La carte de la page suivante présente le ré-

sultat de l'échantillonnage



Finalement, l'équipe du PMDQ a élaboré deux grilles d'analyse pour colliger des informations sur les indicateurs retenus.

Les pages suivantes présentent les grilles ainsi que la compilation des résultats.

Activité de collecte de données sur les caractéristiques du quartier Saint-Sauveur

Conseils : apporter un crayon de plomb et un bâton de 1,7m. Inscrire un trait horizontal (pour ne s'applique pas)

Nom de l'évaluateur :

Date :

Heure début :

Heure fin :

PARTIE 1 : ÉVALUATION DE L'INTERSECTION

1. Les caractéristiques des intersections

1.1 No Inter :

1.2 ID traverse :

1.3 Nom rue :

	N	E	S	O
1.4 Nb voies officielles :				
1.5 Nb. Voies effectives :				
1.6 Nb. Voies où la traverse est protégée				
1.7 Stationnement interdit au coin				
1.8 Véhicule stationné à moins de 5m				
1.9 Obstruction de la visibilité au coin				
A-Végétation (5m)				
B-Mobilier Urbain (5m)				
C-Cadre bâti (5m)				
1.10 Présence de bateau pavé				
1.11 Problème avec le bateau pavé				
1.12 Passage piéton (OUI/NON)				
1.13 Type de passage piéton				
A-Bandes blanches				
B-Bandes jaunes				
C-Autre				
1.14 Qualité du passage piéton				
A-Visible				
B-Peu visible				
1.15 Mesure d'apaisement de la circulation				
A-Avancée de trottoir				
B-Bollard/Bac à fleur				
C-Passage surélevé				
C-Autre				

	N	E	S	O
1.16 Refuge pour piéton, terre plein				
1.17 Panneau arrêt				
1.18 Ligne d'arrêt				
1.19 Qualité du marquage de la ligne d'Arrêt				
A-Visible				
B-Peu visible				
1.20 Feu de signalisation				
1.21 Feu piéton				
1.22 Feu piéton avec décompte				
1.23 Feu piéton clignotant piéton				
1.24 Feu priorité auto (virage)				
1.25 Feu priorité autobus				
1.26 Panneau indiquant passage pour piéton				
1.27 Entrée charretière à proximité de l'intersection				
1.28 Éclairage (type trottoir ou rue)				
1.29 Rayon de courbure (court ou long)				
1.30 Largeur de la chaussée à l'intersection	-	-	-	-
1.31 Commentaires				

Résultats de la collecte de données sur 15% des intersections des artères locales du quartier Saint-Sauveur :

- 0% des voies ont une traverse protégée pour les piétons;
- 2% des branches ont un panneau/marquage indiquant le stationnement interdit à - 5m;
- 141 véhicules sont stationnés à -5m;
- 69% des intersections ont un ou plusieurs véhicules en infraction (moyenne de 1,5 véhicule en infraction par intersection);
- la visibilité est obstruée à 60% des intersections; 43% par le cadre bâti; 13% par le cadre bâti et un poteau; 2% par du mobilier urbain; 2% par de la végétation;
- 100% des abaissements du trottoir (bateaux pavés) sont enneigés;
- 21% des abaissements du trottoir (bateaux pavés) sont encombrés par un poteau; 1% par une borne-fontaine et 0,3% par un arbre
- 6% des arrêts obligatoires sont aménagés d'un passage piéton;
- 67% du marquage au sol des passages piéton est peu visible;
- 11% des arrêts obligatoires sont aménagés d'une ligne d'arrêt;
- 82% du marquage des lignes d'arrêt est peu visible;
- 1% des intersections est aménagée d'une mesure d'apaisement de la circulation (l'avancée de trottoir, 0 bollard, 0 passage surélevé);
- 0% des intersections est munie d'un feu de circulation;
- 0% des intersections est munie d'un panneau indiquant un passage pour piéton;
- 46% des intersections ont une ou plusieurs entrées charretières à proximité;
- 100% des éclairages est de type rue, 0% de type trottoir;
- 98% des rayons de courbure sont de type court.

Activité de collecte de données sur les caractéristiques du quartier Saint-Sauveur

Conseils : la colonne 1 / 2 s'applique seulement si les 2 trottoirs n'ont pas les mêmes caractéristiques, par exemple 1 seul a une largeur suffisante
Si les trottoirs sont mal déneigés l'inscrire dans les commentaires

Nom de l'évaluateur :

Date :

Heure début :

Heure fin :

PARTIE 2 : ÉVALUATION DU TRONÇON

2. Les caractéristiques des voies de déplacement

2.0 Nom du tronçon :

2.1 Nb voies officielles :

2.2 Nb. Voies effectives :

2.3

Limite de vitesse :

	OUI	NON	1/2
2.4 Rue à sens unique			
2.5 Cul de sac			
2.6 Dénivellation			
2.7 Voie piétonne			
A-Trottoir d'un côté			
B-Trottoir des 2 côtés			
C-Sentier, allée			
2.8 Largeur de la voie piétonne			
A-Insuffisante (- de 1,7m)			
B-Suffisante (entre 1,7 et 2,5m)			
C-Large (plus de 2,5m)			
2.9 État de la voie piétonne			
A-Bon			
B-Moyen			
C-Faible			
2.10 Espace Tampon			
A-verdure			
B-Asphalté			
C-Mobilier Urbain			
D-Lampadaire			
2.11 Largeur espace tampon			
A-Moins de 1m			
B-Plus de 1m			
2.12 Entrée charretière ruelle			
2.13 Entrée charretière			
A-Fort débit			
B-Faible débit			
2.14 Présence de mobilier urbain			
A-Banc			
B-Poubelle			
C-Support à vélo			
D-Cabine téléphonique			
E-Fontaine à boire			
F-parcomètre			

	OUI	NON	1/2
2.15 Obstacles sur la voie piétonne			
A-Poteaux			
B-Marches-pieds			
C-Borne-Fontaine			
D-mobilier urbain			
E-Plantes/Verdure			
F-Voiture dépassant l'allée			
E-Autre			
2.16 Continuité du trottoir			
2.17 Connectivité du trottoir			
2.18 Panneau hors intersection indiquant passage pour piéton ou zone scolaire ou terrain de jeux			
2.19 Passage pour piéton			
2.20 Mesure d'apaisement de la circulation			
A-Dos d'âne			
B-Avancée de trottoir			
C-Bollard, Bac à fleurs			
D-Support à vélo installé sur la chaussée			
E-Chicanes			
Commentaires			
2.21 Largeur de la rue (à déterminer)	-	-	-
État de la chaussée (pour le vélo)			
A-Bon			
B-Moyen			
C-Faible			
2.22 Nombre de supports à vélos			
2.23 Nombre de vélos accrochés			
2.24 Voie cyclable			
2.25 Transport en commun			
2.26 Présence de commerces			
2.27 Présence d'espaces verts			
2.28 Commentaires			

Résultats de la collecte de données sur 15% des tronçons des artères locales du quartier Saint-Sauveur :

- 50% des voies sont des voies de circulation;
- 50% des voies sont des voies de stationnement;
- 2% ont une vitesse limitée à 30 km/h;
- 62% sont à sens unique;
- 2% sont des cul de sac;
- 11% ont un dénivelé;
- 86% ont 2 trottoirs; 6% 1 seul; 7% pas de trottoir;
- 67% des trottoirs ont une largeur insuffisante (-1,7m); 31% ont une largeur suffisante (1,7m-2,5m); et 2% sont larges (+2,5m);
- 56% des trottoirs sont en mauvais état pour la marche; 28% ont un état moyen; et 15% sont en bon état (étant donné que l'activité a eu lieu au cours du mois de février, l'état des trottoirs était très enneigé)
- 6% des tronçons ont un espace tampon (+1m) (verdure) entre le trottoir et la chaussée;
- 1% des tronçons ont une entrée charretière ruelle;
- 21% des tronçons ont une entrée charretière à fort débit;
- 64% des tronçons ont une entrée charretière à faible débit;
- 2% des tronçons possèdent du mobilier urbain (1 support vélo, 1 fontaine à boire, 0 banc, 0 poubelle, 0 cabine téléphonique);
- 40% des trottoirs sont obstrués par des poteaux; 54% par des marchepieds; 8% par des bornes-fontaines; 1% par de la verdure, 1% par des poubelles;
- 99% des trottoirs ont une continuité et une connectivité;
- 5% des tronçons ont un panneau passage piétons/Zone scolaire ou terrain de jeux;
- 0% des tronçons ont un passage pour piéton.
- Mesures d'apaisement de la circulation : 1% des tronçons ont des avancées de trottoir; 1% des chicanes; 0% ont des dos d'âne; 0% ont un bollard; 0% ont des bacs à fleur; 0% ont un support vélo installé sur la chaussée
- 36% des tronçons ont un état de la chaussée pour le vélo bon; 16% sont dans un état moyen, 48% sont dans un état faiblesse
- 3% des tronçons ont des supports à vélo
- 3% des tronçons a un vélo accroché au support
- 3% des tronçons ont une voie cyclable
- 9% des tronçons ont du transport en commun;
- 18% des tronçons ont des commerces
- 15% des tronçons ont des espaces verts

« Ensemble, agissons pour l'amélioration de notre milieu de **vie** ! »

